

Оглавление

	Предисловие	5
Глава I	Начало пути	8
Глава II	Экспедиция на л/п «Таймыр» и «Вайгач» (1913–1915).....	25
Глава III	Первая советская экспедиция в Арктику (к устьям рек Лены и Оленека)	49
Глава IV	Первый полет над Карским морем. Поход на г/с «Азимут».....	61
Глава V	Карские морские экспедиции 1925–1926 годов	66
Глава VI	Карские морские экспедиции 1927–1931 годов	77
Глава VII	Особая Северо–восточная экспедиция (1932–1933).....	95
Глава VIII	Ледокол «Красин» в «Челюскинской эпопее».....	104
Глава IX	Первая высокоширотная экспедиция	112
Глава X	Третья высокоширотная экспедиция. Вынужденная зимовка	117
Глава XI	Прощай, Арктика. Арест	131
Глава XII	В ГУЛАГе.....	137
Глава XIII	Последние годы жизни. Подведение итогов.....	146
	Послесловие.....	156
Приложения		
	Основные даты жизни и деятельности Н. И. Евгенова.....	158
	Список работ Н. И. Евгенова.....	160
	Названы именем Н. И. Евгенова.....	165
	Морские термины	166
	Список сокращений	167
	Литература	168
	Указатель имен	170
	Комментарии	173

— |

| —

— |

| —

ПРЕДИСЛОВИЕ

Когда-то Л. Пастер писал: «Нужны исключительные обстоятельства, чтобы ученый попал в летописи истории». Жизнь Николая Ивановича Евгенова, известного русского гидрографа и океанографа, исследователя Арктики, которому посвящена эта книга, полна исключительных обстоятельств.

Выпускник Морского корпуса, капитан дальнего плавания и одновременно серьезный ученый-полярник, один из активнейших участников открытия и освоения Северного морского пути — это все Н. И. Евгений.

«На протяжении почти всей своей самоотверженной деятельности Николай Иванович находился в центре славных событий, которыми так богата история русского флота, мореплавания, изучения и освоения Арктики», отмечал известный полярник Яков Яковлевич Гаккель.

Обстоятельства сложились так, что молодой мичман Евгений в 1910 году впервые попал в Арктику, которая его приворожила. Когда в 1913 году ему предложили участвовать в гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, он ни минуты не колебался. Экспедиция обнаружила архипелаг, названный в последствии Северная Земля. Это было последнее крупное географическое открытие XX века. С борта ледокольного парохода «Вайгач» Николаю Ивановичу первому посчастливилось увидеть гористые очертания неизвестной земли.

Двадцатый век — век невиданного технического прогресса. Как писал известный полярный геолог П. В. Виттенбург в 1924 году: «Первой четвертью XX столетия, когда были достигнуты крайние точки земного шара, быть может, кончается героический период полярных исследований и новое время дает нам возможность, покорив воздушные стихии, свободно покрывать пространства, которые с таким упорством и жертвами преодолевались в течение столетий». Экспедиционная жизнь Николая Ивановича пришлось в основном на этот героический период, время создания новых научных направлений в исследовании Арктики.

Евгенов принял участие в первой Советской арктической экспедиции к устью рек Лены и Оленека (1920–1922 годы); занимался организацией первой обсерватории «Маточкин Шар» на Новой

Земле (1923–1924 годы); совершил первый в Арктике полет на гидроплане с летчиком Б. Г. Чухновским для оценки возможности ледовой разведки (22 августа 1924 года).

Далее в течение семи лет (1925–1931 годы) Николай Иванович возглавлял Карские морские товарообменные экспедиции. Хотя эти экспедиции имели чисто практические цели, при любой возможности проводились научные наблюдения, и, как показала практика, без научной постановки дела Карские экспедиции не могли бы успешно развиваться. Евгенов создал на флагмане экспедиции в широком смысле слова научно-оперативное бюро по проводке судов, в результате ему удалось составить первую лоцию Карского моря. За семь лет руководства Карскими морскими экспедициями, с проводкой во льдах многочисленных транспортных судов, он не допустил ни одной серьезной аварии.

Николая Ивановича отличала широта видения проблемы. Например, наряду с убежденностью в необходимости развития полярной авиации, он одновременно руководил Межведомственным совещанием по вопросу постройки ледоколов и ледокольных пароходов (конец 20-х — начало 30-х годов).

В дальнейшем Евгенов руководил Особой Северо-восточной экспедицией (1932 год), участвовал в походе ледокола «Красин» для оказания помощи челюскинцам (1934 год). При создании Гидрографического управления Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) в 1933 году Николая Ивановича назначили его научным руководителем. В двух высокоширотных экспедициях на л/п «Садко» (1935, 1937–1938 годы) он так же возглавлял все гидрографические работы.

Автор настоящей книги, вдова Николая Ивановича, Наталья Николаевна, не ставила себе целью дать подробное описание его жизни. Остановившись в основном на восемнадцати его арктических плаваниях, она попыталась представить Николая Ивановича энергичным, преданным избранному делу ученым, а также рассказать о будничном труде полярных исследователей, который по существу был всегда трудом героическим.

В повествовании Наталья Николаевна широко использовала дневниковые записи и личные воспоминания Николая Ивановича.

В процессе работы над книгой были использованы литературные источники и архивные материалы Русского географического общества, Российского государственного архива Военно-морского

флота, архива Управления Федеральной службы безопасности по Санкт-Петербургу.

Работа Натальи Николаевны была закончена в 70-е годы. В связи с этим последние главы были дополнены дочерью Николая Ивановича, Ириной Николаевной Евгеновой, с использованием материалов семейного архива и более поздних литературных источников.

К тексту прилагаются комментарии, дополняющие представление о людях и событиях того времени, с которыми был связан Николай Иванович.

Считаю приятным долгом вспомнить помощников — друзей.

Во время работы над рукописью в 1970-е годы помощь и моральную поддержку Наталья Николаевна неизменно получала от друга нашей семьи Нины Петровны Рычковой.

В последние годы горячее участие и помощь оказали Леонарда Александровна Преснова и Евгения Павловна Виттенбург. Без их поддержки рукопись не дошла бы до издательства.

Также хочется выразить признательность капитану первого ранга, кандидату исторических наук Валентину Георгиевичу Смирнову за внимательное ознакомление с материалом и ценные замечания, которые были учтены.

И. Н. Евгенова

Глава I

НАЧАЛО ПУТИ

*«Есть люди, живущие в царстве книг,
Николай Иванович жил в царстве географических карт».*

(Н. Н. Евгенова)

Николай Иванович Евгенов родился в селе Собачьи Горбы (теперь Пахотная Горка) Новгородской губернии 14 августа (2 по старому стилю) 1888 года в семье учителя. Его отец, Иван Михайлович Евгенов, преподавал в Новгородской гимназии латинский и греческий языки*. (* — отмечены абзацы, к которым в конце текста даны комментарии.)

В своих набросках «Из воспоминаний о прошлом» Николай Иванович так рассказывает о себе:

«Интересно выявить причину, почему я, выходец из “сухопутной” семьи, решил стать моряком? Обусловлено это было, мне кажется, тем, что в 1893 году наша семья переехала из Новгорода в город Нарву, расположенный на реке Нарове, в 12 км от впадения в Нарвскую губу Финского залива. Километрах в двух выше города Нарова образует крупный водопад, вернее два водопада, разделенные скалистым островком. Ниже водопадов по реке на километр-полтора тянутся пороги, после которых до впадения в море (у поселка Усть-Нарва) Нарова судоходна. Помню, что при малейшей возможности я бегал к реке, чтобы посмотреть на катера, буксиры с баржами, небольшие рыбацьи суда, проходившие по ней. Каждое лето мы проводили в Усть-Нарве. Там, в небольшой гавани Нарвской губы находилась стоянка рыболовных шхун. К ним тянуло меня, как магнитом. Достигнув возраста, когда я мог держать в руках весла, я ежедневно, вместе с моим приятелем Женей Антроповым, отправлялся на лодке в “каботажное плаванье”. Эти плавания не всегда оканчивались благополучно. Несколько раз лодка зачерпывала воду и мы с трудом добирались до берега. Однажды из-за сильной зыби, шедшей от берега, нас стало уносить в море. К счастью, родители Жени и моя мать заметили

наше бедственное положение. Спасательный катер взял нашу лодку на буксир и доставил домой.

Летом, если не ошибаюсь, 1898 года, мне посчастливилось увидеть адмирала С. О. Макарова. Не знаю, чем был вызван его приезд в Усть-Нарву.

К этому времени я уже познакомился с морской художественной литературой. Большинство прочитанных мною книг было посвящено описанию плаваний русских военных моряков Крузенштерна и Лисянского, Беллинсгаузена и Лазарева, Головнина и Невельского. Самым любимым моим писателем стал «певец моря» К. Станюкович, он, видимо, и вызвал желание бросить гимназию и поступить в Морской корпус».

Морской корпус готовил широко образованных офицеров военно-морского флота. Кроме чисто морских дисциплин там преподавали общеобразовательные предметы: математику, русский, иностранные языки и литературу, историю.... Поощрялось расширение знаний в свободное время. Одни занимались изготовлением моделей кораблей и шлюпок, другие — военно-морской историей, третьи — математикой. Поэтому не удивительно, что из стен морского корпуса вышли не только такие флотоводцы, как Ф. Ф. Ушаков и П. С. Нахимов, и мореплаватели — как И. Ф. Крузенштерн, Ю. Ф. Лисянский, М. П. Лазарев, Ф. П. Литке, но и такие деятели нашей культуры, как В. И. Даль, Н. А. Римский-Корсаков, Ю. М. Шокальский, А. Н. Крылов.

Подобная подготовка гардемарин была «палкой о двух концах», поскольку способствовала распространению «демократических идей», как их называли в стенах корпуса. Конечно, большинство воспитанников выше всего ставило православие и самодержавие, но были и такие, которым импонировало, что из Морского корпуса вышли декабристы: Н. А. Бестужев, М. К. Кюхельбекер и другие, что адмирал Н. С. Мордвинов, будучи членом Верховного суда, отказался подписать смертный приговор декабристам.

Мать Николая Ивановича, Вера Григорьевна, рассказывала, что ее муж был очень недоволен желанием сына стать военным моряком. Преподаватель гуманитарных наук и убежденный пацифист, он хотел, чтобы сыновья пошли по его пути. Старший брат Николая Ивановича, Евгений, окончивший уже к этому времени гимназию, поступил на исторический факультет Петербургского университета. Когда Николаю удалось все же уговорить отца уступить его желанию, тот разрешил ему поступить в Морской корпус, но с условием, что

платить за обучение сына он, Иван Михайлович, не будет. А плата за обучение в Морском корпусе была довольно высокая, и только первые по успехам десять учеников освобождались от нее.

Вступительные экзамены Николай сдал по общей сумме баллов шестым (всего экзаменовалось около двухсот человек). Но он был близорук, и медицинская комиссия забрала его. Только после долгих хлопот дяди Николая Ивановича, врача Г. Г. Епифанова, работавшего в Военно-медицинской академии, он был зачислен кадетом «на казенный кошт». Почти все шесть лет учения в Морском корпусе он числился в первой десятке воспитанников.

Осенью 1902 года Евгений надел морскую форму. Первые два месяца, как и все новички, он ходил без погон, в бескозырке без ленточек. Чувствовал себя поначалу попавшим в совершенно непривычную среду. Большинство кадетов были детьми морских офицеров, остальные — сыновья потомственных дворян. Хотя Николай Иванович и происходил из дворян, но приятели его детства и товарищи по гимназии были детьми «разночинцев». К последним привык относить себя и Евгенов, отец которого, как уже говорилось, был педагогом и среди родственников не имел ни одного военного. Однако Николай довольно быстро сжился с новыми однокашниками и привык к строгому режиму закрытого военного учебного заведения.

«Оглядываясь назад, — отмечал он в своих заметках, — скажу, что о моем шестилетнем пребывании в корпусе у меня остались неплохие воспоминания. Преподаватели, читавшие нам лекции или проводившие занятия, были на должной высоте. Некоторые из них наряду с работой в Морском корпусе преподавали и в других высших учебных заведениях. Директором корпуса в год моего поступления был назначен вместо ушедшего в отставку контр-адмирала Доможирова контр-адмирал Чухнин, командовавший до этого Тихоокеанской эскадрой. Говорили, что назначение это произошло по желанию высших сфер с целью подтянуть военно-строевую подготовку и общую дисциплину, недостаток которых способствовал распространению “демократических идей”».

Считалось, что воспитанники Морского корпуса, несмотря на их принадлежность к сословной верхушке, в значительной степени заражены этими идеями, особенно по сравнению с учащимися других военно-учебных заведений.

Чухнин — опытный и прекрасный моряк, строгий и требовательный начальник, принял ряд мер к «выправлению положения».

Он приказал в конце каждой недели представлять ему воспитанников, виновных в нарушении дисциплины или несоблюдении порядка, принятого в корпусе, а также получивших неудовлетворительную оценку по какому-либо предмету. Зачитывался приказ по корпусу о наказании, после чего Чухнин беседовал с провинившимся — сурово, но спокойно, не повышая голоса. Вообще, при разговорах с кадетами все офицеры и преподаватели соблюдали полную корректность, обращались только на «вы». Наказания обычно состояли в выговорах в приказе или снижении оценок; заключение в карцер применялось крайне редко. Чухнин подтянул и офицерский состав, усилив ответственность дежурных.

Беседа с провинившимися происходила в «картинной галерее» — в широком коридоре, увешанном несколькими десятками больших картин. Некоторые полотна были написаны Айвазовским и другими крупными маринистами, почти все были посвящены истории русского военно-морского флота, его сражениям и победам. Картинная галерея примыкала к громадному столовому залу. Зал этот считался одним из самых крупных в Петербурге. В нем не было колонн, и потолок его был подвешен на цепях на каркасы крыши. В одном конце зала стояла статуя Петра I работы Антакольского, в другом — модель двухмачтового брига «Наварин». На стенах висели мраморные доски с высеченными на них золотом именами воспитанников, отличившихся или в науках, или в дальнейшей службе.

«Запомнилась мне, — писал Николай Иванович, — одна запись: «лейтенант... (фамилию не помню) бросился на ходу с корабля для спасения упавшего в море матроса, спас утопавшего, но сам погиб»».

Подобные же мраморные доски с именами павших в боях за Отчизну (в частности — при обороне Севастополя) находились в церкви Морского корпуса.

Столовый зал служил не только для трапез, — в ненастную погоду в нем происходили строевые учения и парады. Из зала ряд комнат, выходящих окнами на 12-ю линию Васильевского острова (Морской корпус был расположен на набережной Невы между 11-й и 12-й линиями) приводил к парадному выходу. В этих комнатах были размещены экспонаты корпусного музея, свидетельствующие о многосторонности морской науки. Такие же комнаты (классы) тянулись вдоль 11-й линии.

«У меня, — писал Евгенов, — до сих пор вызывает улыбку воспоминание, относящееся к местоположению корпуса. Дело в том, что поблизости находились два женских института — на 13-й линии,

в доме 14 — Елизаветинский и на 10-й линии в доме 3 — Патриотический. По этому случаю кадеты сочинили двустишие: “между двух прекрасных роз вырос баковый матрос”. Мы его пели на разные голоса при каждом удобном случае.

В Морском корпусе была прекрасная библиотека: наряду с описаниями плаваний на Севере (“Ермак вольдах” Макарова, “Вомраке льда и ночи” Нансена, “Вокруг Европы и Азии на «Веге»” Норденшельда), меня стала прельщать и чисто географическая литература, например многотомное “Описание нашего Отечества” под редакцией П. П. Семёнова. Я все чаще начинал задумываться — какую морскую специальность избрать. Зимой — склонялся в пользу исследовательской деятельности, летом — хотел стать навигатором, участником дальних походов.

Каждое лето воспитанники Морского корпуса уходили в учебное плавание. В первые два года оно было недалеким, насыщенным шлюпочными, парусными и строевыми учениями. На третий год кадеты отправились на трехмачтовом двухтрубном крейсере “Князь Пожарский” в более далекий рейс: в финские шхеры, на остров Котка, возле которого подобно прошлым годам провели разные учения, и затем — к острову Готланд (без захода на него). В 1906 году повторили этот поход на двухмачтовом крейсере “Рында”.

На “Рынде” мы изучали штурманское дело и основы навигации. Преподавал их лейтенант Хижинский — знающий, как про него говорили, “лихой моряк” — и очень приятный человек. Как мне впоследствии помогла любовь к штурманскому делу, привитая Хижинским! С каким удовольствием прокладывал я на карте курс корабля! По началу, конечно, мы сверяли друг у друга полученные данные астрономических и других наблюдений.

В следующем, 1907-м, году, воспитанники Морского корпуса совершили первое заграничное плавание на крейсере “Аврора”. Мы тогда не знали, какую славу через 10 лет получит этот корабль.

Путь наш на “Авроре” лежал к шведским берегам. Большой частью возвышенные, покрытые лесом, с виднеющимися среди зелени группами зданий, они были очень красивы. Должен сказать, что я не только любовался ими, но и беспрестанно сверял с лощией их положение. Сверял также наши навигационные карты с иностранными, стараясь найти в последних какую-нибудь неточность. Мы были большими патриотами... Особенно сильно это проявилось в 1904 году, когда мы узнали о Цусиме, о гибели нашей эскадры.

Многие из нас потеряли родных и друзей, глубокое уныние охватило всех без исключения и долго не проходило.

Наше плавание на “Авроре”, с заходом в Стокгольм, продолжалось около двух месяцев».

Весной 1908 года после выпускных экзаменов Евгений был произведен в корабельные гардемарины и получил назначение в отдельный Балтийский отряд. Отряд этот состоял из боевых кораблей, уцелевших после неудачной для нашего флота русско-японской войны: двух линкоров, входивших ранее в Первую Порт-Артурскую эскадру — «Цесаревич» и «Слава», и крейсера «Богатырь» из Второй эскадры Рождественского. В дальнейшем к отряду присоединили крейсера «Олег» и «Адмирал Макаров». Всем этим кораблям предстояло в течение трех-четырех месяцев плавать во внутренних русских водах, а затем пойти в шестимесячный поход в Атлантику и Средиземное море. В отряде гардемарины исполняли обязанности помощников вахтенного офицера и несли вахту как ходовую, так и якорную.

Один из товарищей Николая Ивановича по Морскому корпусу Николай Федорович Рыбаков вспоминал: «...Некоторые из гардемарин стремились участвовать в морских научных экспедициях в малоисследованные моря, вести работу, связанную с их изучением, с обеспечением нужд мореплавания. В нашем выпуске таким был Николай Евгений. Помню его очень милым серьезным юношей в очках, которых никто кроме него в нашем выпуске не носил. Будучи немного полнее сверстников, он казался мешковатым, и манера его держаться придавала его фигуре несколько “штатский вид”. Мне представлялось, что он внешне похож на Пьера Безухова. Мы, гардемарины, думали, что Евгений не надолго останется на строевых должностях и перейдет на научное поприще. И мы не ошиблись»¹.

Но вернемся к воспоминаниям самого Николая Ивановича:

«В мае 1908 года я впервые поднялся на борт “Славы”. В предыдущем 1907 году гардемарины уже побывали за границей — в Швеции, — теперь же нам предстояло посетить целый ряд иностранных государств. Первый визит “Слава” нанесла Англии и в конце октября вошла в Плимутский порт. Начальство предупредило, что нам придется ограничить знакомство с Англией одним Плимутом. Услышав об этом, я тотчас начал искать желающих поехать со мной в Лондон. Мне казалось, что заскочить из Плимута

¹ Рыбаков Н. Ф. Вокруг Старого света. Л., 1928.

в Лондон — пустяки. На деле это оказалось сложнее. Поезда из Плимута в Лондон ходили не так часто, как по моим представлениям должно было происходить в “передовой” стране, и мы никак не могли воспользоваться железнодорожным транспортом, имея увольнительную всего на семь часов. Вблизи вокзала, среди фиакров и кебов, ожидающих седоков, стояло несколько автомобилей. Мы сразу к ним направились и решили довериться одному из шоферов, обещавшему за несколько часов свезти нас в Лондон, показать его нам и привезти обратно. Один из двоих моих товарищей испугался, что путешествие может затянуться и мы опоздаем из увольнения. По его мнению, мы еще не раз побываем в Англии и будем тогда сами хозяевами своего времени. Мы с жаром стали его убеждать, что нельзя терять ни одного случая. Горячность наших уговоров происходила не только от желания совершить поездку втроем, но и от предпочтения делить автомобильную плату не на две части, а на три. Уговоры подействовали, и мы отправились. Поездка удалась вполне. Помню, как нас поразило оживленное движение на Темзе: большие и маленькие пароходы, рыбацьи парусники, лодки непрерывно проходили перед нашими глазами почти по всей ширине реки. Когда я думаю о Лондоне, то сразу вспоминаю то, что видел в тот пасмурный октябрьский день: Темзу и на ее берегу чуть скрытые туманом характерные очертания крыш парламента и башни Биг-Бена. А ведь в последующие годы я несколько раз посещал столицу Англии, видел в ней много интересного, но со словом “Лондон” ассоциируется только эта картина.

Из Плимута наш отряд отправился в Атлантику и через Гибралтар в Тунис. После месячного плавания мы остановились в порту Бизерта. Пользуясь этим, группа офицеров и гардемарин совершила экскурсию к развалинам Карфагена.

Одно время я увлекался древней историей, Илиадой, описанием Пунических войн. Военный гений Ганнибала вызывал во мне большую симпатию. С волнением всматривался я в остатки пунического некрополя, в видневшуюся вдаль, наполовину занесенную теперь песком, гавань Карфагена. Но в 1908 году (мне тогда минуло 20 лет) мысли о трагических концах подвигов, вызванных неутолимой жадностью славы, о бесконечных людских войнах — не приводили меня к мрачным философским обобщениям.

После непродолжительной стоянки в Бизерте отряд, состоявший к этому времени из четырех кораблей (“Слава”, “Цесаревич”, “Адмирал Макаров”, “Богатырь”) направился к острову Сицилия и остановился у его восточного побережья, в бухте, возле небольшого старин-

ного городка Аугуста. Сероватые его домики, сливаясь со скалистым берегом, были издали похожи на груды камней. Далее вглубь берега поднимались холмы, покрытые виноградниками и апельсиновыми рощами. За ними, еще дальше, высилась Этна с вершиной, покрытой снегом, и раскиданными по ее склонам деревушками.

Значительная по размерам бухта, находившаяся в стороне от оживленных морских путей, была удобной для учебных целей отряда: производства морской практики, артиллерийских стрельб, маневрирования. В воскресные дни молодежи удавалось посетить ряд интересных мест по соседству с Аугустой. Побывали мы и в Катании. В одной из ее старинных церквей бросилась в глаза картина, изображающая Этну, из кратера которой тек мощный поток лавы. Невольно после этого все посмотрели на “натуральную” Этну, отчетливо видную из города. Она курилась. Дым с паром густыми клубами выходил из кратера и стелился по вершине горы. Ее снежная шапка, которая виднелась при подходе к Аугусте, наполовину исчезла.

Дни продолжали течь спокойно. Люди занимались, работали, а по вечерам ходили в апельсиновые рощицы и лакомились уже поспевшими плодами. Внезапно, в ночь на 28 декабря мы около 3 часов утра были разбужены сотрясением нашего корабля. С моря в бухту вошла высокая волна наподобие крупной мертвой зыби. Одновременно с этим послышались крики и шум на берегу. Затем все стихло. Утром к начальнику нашего отряда контр-адмиралу Литвинову прибыл русский консул и сообщил о страшном землетрясении, захватившем Калабрию и северо-восточную Сицилию*. Особенно сильно пострадали города Мессина и Реджио. Местные власти просили нашей помощи. Было принято решение немедленно идти в Мессину. Вечером “Цесаревич”, “Слава” и “Адмирал Макаров” снялись с якоря. “Богатырь” присоединился к нам позднее.

На судах кипела работа: вырабатывали порядок спасательных мероприятий, команда разбивалась на группы, готовился шанцевый инструмент, продовольствие, медикаменты.

Утром 29 декабря показали берега Мессинского пролива. В море начали встречаться плавающие предметы домашней утвари, обломки лодок. Вскоре стали обрисовываться контуры Мессины и, по мере приближения, можно было различить разрушенные стены, груды обломков... То там, то здесь заметны были клубы дыма, языки пламени.

Как только корабли стали на якорь, к нам стали подходить шлюпки с людьми, умолявшими дать им хлеба, питьевой воды. Нача-

лась переброска с корабля спасательных партий. То, что мы увидели на берегу, было потрясающе. Почти все здания были разрушены. У иных держались лишь отдельные стены, остальные представляли собою груды мусора. Под ними были погребены почти все, кого катастрофа застала в домах.

Разбирать развалины, из-под которых нередко доносились стоны, приходилось с риском, ведь руины могли обрушиться и засыпать и спасаемых, и спасающих. Особенно сложно было снимать людей, висевших на междуэтажных перекрытиях. Здесь выручало лишь мужество наших матросов, показавших искусство “верхолазов” буквально на грани собственной гибели. Повторные подземные толчки иногда заставляли приостанавливать работы, но если толчки были не сильными, то раскопки продолжались. При одном из таких толчков засыпало нашего механика с “Цесаревича” — Федорова. К счастью, его не придавило, и через полтора часа он был освобожден. Из-за повторных толчков раскопки затягивались. Так, группе, в которой я работал, пришлось ряд долгих часов разгребать кучу обломков, дважды пополнявшуюся новыми, чтобы добраться до двух засыпанных людей. Когда мы их, наконец, откопали, то один из них был уже мертв.

Помню рассказ о попугае, который своими призывными криками привлек внимание одной из спасательных групп к его придавленным обломками хозяевам и этим спас их. К вечеру раскопки сильно затруднялись из-за темноты. Около восьми часов вечера послышался сильный гул, за которым последовало несколько подземных ударов, и тучи известковой пыли окутали город. С кораблей были даны сигналы о возвращении работавших команд. С рассветом работы возобновились и продолжались ночью при свете прожекторов. Пострадавших, находившихся недалеко от поверхности, удалось спасти в первые дни.

В дальнейшем для освобождения засыпанных пришлось применять более сложные методы раскопок — строить галереи, создавать срубы колодцев. Через несколько дней после начала спасательных работ в Мессину стали прибывать транспорты с итальянскими войсками и военные суда разных наций, в том числе две русские канонерские лодки “Гиляк” и “Кореец”. Поэтому адмирал Литвинов предоставил частично наши корабли для перевозки пострадавших из Мессины в другие города Италии.

На “Славе” находился флагманский врач отряда А. А. Бунге (участник Усть-Ленской географической экспедиции Русского

географического общества по программе Первого международного полярного года в 1882–1884 годах и руководитель экспедиции Академии наук на Новосибирские острова в 1885–1886 годах), который организовал нечто вроде плавучего госпиталя. На борт было принято 400 раненых и больных мессинцев, преимущественно женщин и детей, и линкор направился в Неаполь, где он был встречен толпами народа. Исключительно тепло отнеслись неаполитанцы и к русским морякам.

Все участники спасательных работ были награждены специальной медалью, выпущенной итальянским правительством. С надписью: «В память содружества».

Через несколько дней отряд отошел от берегов Италии и взял курс на Египет. В середине января стали на якоря на рейде порта Александрии. Там уже знали о помощи, оказанной русскими моряками пострадавшим мессинцам, нам была устроена торжественная встреча. Музыка, цветы. Несколько дней нас возили осматривать Каир, затем Мемфис. Многие не ограничились этими официальными осмотрами и вторично посещали каирские музеи, мемфисский храм-хлев, где когда-то в течение столетий сменял один другого «ближайший слуга бога Птаха» — бык Апис, взбирались на пирамиду Хеопса, с вершины которой открывался изумительный вид на Нил и Каир — с одной стороны, и на безбрежную пустыню — с другой.

Из Александрии отряд пошел на запад. После кратковременной стоянки на рейде в Гибралтаре, где мы встретились с небольшой военной эскадрой США, наши корабли вышли в Атлантический океан и направились к Канарским островам. Задолго до прихода к ним, стоявший на верхнем мостике гардемарин крикнул: «Вижу пик “Тенерифа”». Действующий вулкан Тейде на острове Тенерифа, имеющий высоту свыше 3700 м и известный под названием пик Тенерифа, при ясной погоде виден очень издалека. Когда подошли поближе, то стало заметно, как над его острой вершиной клубится пар. Невольно вспомнилось недавнее посещение Сицилии и такой же, с виду невинный, дымок над Этной.

Оставив остров Тенерифа справа по борту, мы вошли в гавань порта Лас-Пальмас, находящегося на восточном берегу острова Гран-Канария. На другой день после обмена визитами наших командиров и местных властей, нам было дано разрешение сойти на берег. Остров был очень красив. Склоны его возвышенностей покрывала густая яркая растительность, много зелени было и на улицах

Лас-Пальмаса. Среди его домов встречались постройки старинного типа, которые относились к XVI веку, а некоторые даже к XV веку. Так, нам показали дом, в котором, по преданию, останавливался и жил Христофор Колумб в период своих знаменитых плаваний.

От Канарских островов путь наш лежал на остров Мадейру. После непродолжительной стоянки в порту Фуншал мы взяли курс к северо-западным берегам Испании. На пути попали в девятибалльный шторм. Во время предыдущих плаваний мы неоднократно штормовали в Балтийском море, но в океане — впервые. Перед уходом в плавание я стоворился с некоторыми моими товарищами, служившими на разных кораблях нашего отряда, что мы будем их фотографировать на ходу при свежем ветре. Чтобы выполнить это обещание, я во время шторма поймал в объектив “Богатыря” и только успел “щелкнуть”, как меня вместе с фотоаппаратом обдало волной. Кадр был испорчен. Этот эпизод оставил у меня самое неприятное воспоминание о шторме. В особенности когда через несколько месяцев мой товарищ с “Богатыря” подарил мне сделанный в тот день снимок “Славы”, бегущей по штормовым волнам.

Достигнув берегов Испании, наш отряд вошел в обширную бухту, в глубине которой расположен город Виго, и остановился в порту для бункеровки. Это была наша последняя длительная стоянка перед возвращением в Кронштадт. Хотя мы были очень загружены разными видами работ и занятий, но все же несколько раз побывали на берегу. Особенно запомнился вечер, проведенный в винном погребе. Он помещался в старинном, характерном для Виго здании, построенном из больших гранитных глыб. По двум гранитным потрескавшимся ступеням мы спустились в погребок. У одной из его стен стояло несколько объемистых бочек, на которых были нарисованы (или выжжены) дружеские шаржи на популярных в то время писателей из разных стран, в том числе и на М. Горького. Такие же бочки служили столиками. У противоположной стены находилась маленькая эстрада. Как только мы с товарищами сели у одной из бочек, на эстраду выбежала пара танцоров в национальных одеждах. Под аккомпанемент гитары начался танец с кастаньетами. В нем было столько огня и грации, что хотелось любоваться им бесконечно. К счастью, выяснилось, что можно заказать повторение танца, и мы наслаждались им, пока не опустели наши кошельки.

Закончив бункеровку и почистившись, отряд покинул Виго и направился на север домой».

На этом прерываются собственные записи Николая Ивановича.

Человеческая память устроена так, что впечатления молодых лет оставляют более яркие следы, чем позднейшие события. Для Николая Ивановича было относительно нетрудно описать свое первое дальнее плавание. Однако и его он не довел до конца — до прихода в Кронштадт и прощания со «Славой».

Евгенов вспоминал, что расставаться с этим кораблем ему было нелегко. Хотя стремление к новым экспедициям, к научным исследованиям являлось для него главным в жизни, все же у него никогда не уменьшалась любовь к морю, к морскому делу, к кораблям. «Какой это был красавец», — не раз говорил он с гордостью про «Славу» и часами с увлечением рассматривал изображения военных русских кораблей.

После окончания похода Балтийского отряда и производства Евгенова в мичманы ему предложили перейти на учебное судно «Верный». Командиром судна был капитан Галанин, совершивший раньше ряд практических плаваний на крейсерах «Герцог Эдинбургский» и «Генерал-Адмирал», — летом в Финском заливе, а зимой в Атлантике, — в направлении Вест-Индии. Предполагалось, что «Верный» повторит эти рейсы, казавшиеся Николаю интересными. Но зимой 1909–1910 года этот поход не состоялся, и в начале 1910 года Евгенов перешел с «Верного» на посыльное судно «Бакан», которому предстояло пойти в Баренцево море и к Новой Земле. Командиром «Бакана» был Д. Ф. Мантуров, уже побывавший на Командорских островах и в Австралии. «Это был блестящий моряк, — говорил о нем впоследствии Николай Иванович, — благодаря его энергичной поддержке удалось мне провести несколько гидрографических и океанографических работ у западных берегов Новой Земли».

Вспоминая путь «Бакана» на север вдоль берегов Скандинавии, Николай Иванович перечислял много приморских городов Норвегии, расположенных то в глубине фиордов, то на узкой, сильно изрезанной прибрежной низменности.

Николай Иванович обладал поразительной способностью помнить все на свете, особенно то, что относилось к морю: и географические названия, и ландшафты тех мест, где ему пришлось побывать, и множество других сведений. Недаром сослуживцы и приятели называли его «ходячей морской энциклопедией».

По мере продвижения на север, населенные пункты попадались все реже и реже. Миновав пустынный мыс Нордкап, «Бакан» вошел в воды Баренцева моря. Началось первое арктическое плавание.

В основную задачу «Бакана» входило выявление браконьеров в наших территориальных водах вблизи Кольского полуострова и западных берегов Новой Земли. Одного браконьера удалось обнаружить и захватить. Им оказался небольшой английский рыболовный тральщик «Опвард-хо» из Гулля. Национальная принадлежность браконьера вызвала общее удивление. Обычно в этом районе промыслили норвежцы, было даже найдено их секретное становище в одной из бухточек южного острова Новой Земли. «Опвард-хо» не пытался скрыться: его шкипер понял, что «Бакан» более быстроходен и все равно его догонит.

1910 год в ледовом отношении не был тяжелым. «Бакан» встретил льды, лишь поднявшись вдоль западных берегов Новой Земли до района Оранских островов. Отсюда на горизонте уже был виден мыс Желания (северная оконечность Новой Земли), выдвинутый заманчивой черной стрелкой на север. Труднодостижимый, а потому привлекательный для моряков и этим оправдывающий свое название.

Спускаясь от Оранских островов к югу, «Бакан» заходил в Крестовую губу, в которой в это время проводил гидрографические работы Г. Я. Седов. (Впервые Николай Иванович увидел Седова еще летом в Архангельске и написал об этом матери: «Вчера же у нас был штабс-капитан по Адмиралтейству Седов, отправлявшийся в экспедицию по съемке к проливу Крестовой губе по западному берегу северного острова Новой Земли несколько выше Маточкина Шара»²). Здесь состоялась непродолжительная встреча. Николаю Ивановичу навсегда запомнились слова Седова: «На Севере столько интересных дорог, что не знаешь, по которой идти».

Продвигаясь вдоль гористых берегов Новой Земли, «Бакан» приблизился к заливу Пуховому. Еще до подхода к нему, стало заметно, что к стуку судовых машин примешивается какой-то гул. Миновав северный входной мыс — обрывистый, сложенный из темных, почти черных скал, — судно остановилось, стук машин стих, и гул превратился в резкий многоголосый крик птиц. Поперек входа в залив лежал продолговатый узкий остров. Он был такой же обрывистый, сложен из таких же скал, как и берега залива. Но берега черные, а остров — светло-серый от покрывающего его птичьего помета и прилипшего к нему пуха, с отдельными размытыми шевеля-

² Евгенов Н. И. Письмо В. Г. Евгеновой от 26.06.1910 г. // Личный архив И. Н. Евгеновой.

щимися пятнами. Это были стаи сидящих на уступах птиц. Временами птицы взмывали над островом, рассеивались, а затем снова возвращались такой же плотной стаей. На корабль они, казалось, не обращали никакого внимания, хотя он стоял почти рядом с островом. Однако не все птицы и не всегда так равнодушно относятся к людям. В период высиживания и выкармливания птенцов они с безумной храбростью прогоняют любого врага, будь то человек или даже медведь. Их не пугает наносимый урон стае — они снова и снова бросаются на потревожившего их врага, упорно стараясь выклевать ему глаза.

В районе Горбовых островов, изобилующих банками, Евгенову пришлось пережить несколько тревожных часов, когда «Бакан» сел на мель. Но, нет худа без добра — за то время, что судно сидело на мели, Евгенову удалось сделать тщательные промеры окружающих глубин и нанести их на карту. Это были его первые самостоятельные гидрографические наблюдения.

По традиции патрульные корабли производили разносторонние гидрографические и гидрометеорологические наблюдения. Николай Иванович, когда мог, принимал в них самое активное участие.

Географические, морские и всякие другие научные карты были страстью Евгенова. Есть люди, живущие в царстве книг; он жил в царстве карт. Его рабочий кабинет был сплошь уставлен столами, на которых лежали карты, большей частью бланковые (контурные). Эти карты постоянно нужны были для работы — на них переносились полученные в экспедициях данные многочисленных наблюдений, промеров, описей. Один угол комнаты занимала очень большая этажерка, на полках которой помещались в раскрытом виде огромные морские карты. В те редкие минуты, когда Николай Иванович позволял себе отдохнуть, он любил рассматривать разные атласы, сравнивать карты различных времен и изданий. Мечтал написать исследование о географических картах. Первым подступом к осуществлению этой мечты явилась его неопубликованная статья «Краткая история Советской Арктики в картах», написанная в середине 30-х годов.

В конце плаванья состоялось первое знакомство с Карским морем, сыгравшее в жизни Евгенова большую роль. Дойдя до Югорского Шара (самого южного из проливов, соединяющего Баренцево и Карское моря) и найдя его чистым ото льда, командир «Бакана» решил не упустить возможности посетить Карское море, в те годы еще совсем мало исследованное и считавшееся труднодоступным. Прошли проливом, а затем вдоль берегов Ямала до района так назы-

ваемых Шараповых Кошек, почти не встречая льда. Но его кромка виднелась вдали, время навигации кончалось. «Бакан» повернул на обратный курс и направился к месту своей приписки.

Работа по уточнению морской навигационной карты в районе южного входа в Маточкин Шар, обработке наблюдений в Баренцевом море и южной части Карского моря увлекли Евгенова. Отныне все его интересы были связаны с изучением Арктики.

Вернувшись в Петербург после плавания на «Бакане», Николай Иванович поступил во временный штурманский класс. Занимался там под руководством известного гидрографа Н. Н. Матусевича, к которому сохранил на всю жизнь глубокое уважение и с которым поддерживал теплые дружеские отношения.

Хорошее знание штурманского дела оказалось в дальнейшем очень ценным для Николая Ивановича. Он дважды водил самостоятельно, без лоцманов, в Англию крупное транспортное судно «Анадырь». Длительные остановки в порту Кардиф, где «Анадырь» принимал уголь, Николай Иванович использовал для разных поездок: обстоятельно осмотрел Лондон, побывал на угольных копях Уэльса, на одной из самых больших в те времена верфи — Бари-док в Барроу и даже съездил в Париж.

Эта последняя поездка была нелегальной, так как документов для въезда во Францию у него не было, и поначалу он сильно нервничал, но впечатление, полученное от Парижа, вполне вознаградило за все пережитые волнения.

После «Анадыря» Николай Иванович был назначен на крейсер «Паллада». Командиром «Паллады» являлся капитан Бутаков. Это был уже новый корабль, названный в честь фрегата, построенного в 1832 г. В 1852–54 гг. этот фрегат совершил плавание из Кронштадта в Тихий океан с целью наведения дипломатических отношений с Японией. Писатель И. А. Гончаров (1812–1891) принимал участие в этом путешествии и описал его в книге «Фрегат “Паллада”». На новом корабле чтит память Ивана Александровича Гончарова. Часть кают-компании была отведена под музей его имени. В нем помещался макет фрегата «Паллада», зарисовки и гравюры, отображающие описанное Гончаровым плавание, книги, портреты, автографы писателя и другие экспонаты. На крейсере собирались отметить приближающуюся столетнюю годовщину со дня рождения И. А. Гончарова, готовили концерт, на котором Евгенов должен был петь.

У Николая Ивановича был приятного тембра баритон, довольно сильный. Под влиянием уговоров приятелей и сестры, всегда ему аккомпанировавшей, Николай в тот период начал брать уроки пения. Он занимался у известного итальянского вокалиста и педагога Умберто Мазетти, которому так понравился голос нового ученика, что он уговаривал его поступить в консерваторию. Николай, не задумываясь, отказался, но петь продолжал. В 1915 году, после двухлетнего плавания в Арктике, у Евгенова еще сохранился голос: он пел оперные арии Демона, Томского, Вольфрама... Но к началу тридцатых годов, по его словам, он голос не пропил, а проплавал. И раньше Николай Иванович не любил петь при мало знакомых людях, а позже и совсем редко пел даже в кругу близких. И уже не оперные арии, а песни, не требовавшие ни высоких, ни очень низких нот, чаще всего «Балладу» Рубинштейна и «Нелюдимо наше море».

Во время службы на «Палладе» Николай Евгенов получил ранение головы, следы которого были видны до конца жизни... Это произошло при погрузке угля, во время его дежурства. Он стоял недалеко от угольной ямы, когда заметил, что над матросом, следившим за движением погрузочного ковша, стал разъединяться штаг. Николай Иванович едва успел оттолкнуть матроса, как конец лопнувшего штага нанес ему две глубокие раны в область лба.

После выхода из больницы Николай Иванович не вернулся на «Палладу», а принял предложение перейти на учебное судно «Океан», готовившееся к походу в Средиземное море. Его влекло желание увидеть новые страны.

Во время плавания на «Океане» Евгенову удалось побывать на острове Мадейра, в Египте, в Греции. На стоянках состоялось знакомство с новыми местами, осмотр достопримечательностей.

Покинув Средиземное море, «Океан» вновь имел короткую остановку в Фуншале — конечно с приятным ритуалом подношения черного хлеба — и ошвартовался во французском городе Шербур. Оттуда Николай Иванович поехал, на этот раз легально, в Париж, осмотрел Лувр, посетил Версаль.

Николаю Ивановичу хорошо было служить на «Океане», ему нравились там и его штурманская работа, и дружеские отношения со многими соплавателями. Он предполагал остаться на этом судне еще на одну навигацию.

Но когда «Океан» в 1912 г. вернулся в Россию, Евгенову предложили новую интересную службу. Речь шла об участии в гидрографической экспедиции в район Северного Ледовитого океана на ледо-

кольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач». Эта экспедиция в истории открытия и освоения Северного морского пути занимает особое место. Ни до нее, ни долгие годы спустя ничего подобного не организовывала ни одна страна. И для Николая Ивановича Евгенова эта экспедиция стала одним из ярчайших жизненных впечатлений. В ней он получил свою закалку ученого-полярника.

Глава II

ЭКСПЕДИЦИЯ НА Л/П «ТАЙМЫР» И «ВАЙГАЧ» (1913–1915)

*«Внезапно поднявшимся ветром
рассеяло мглу, и впереди, несколько
правее курса, показались горные
очертания незнакомой земли».*

(Н. Евгенов)

После русско-японской войны русские моряки и ученые обратили внимание на необходимость использования так называемого Северо-восточного прохода вдоль берегов Сибири как возможного пути из Европы на Дальний Восток. Морское министерство приняло решение исследовать этот проход, и с этой целью организовало специальную экспедицию на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач»*.

Официально экспедиция называлась гидрографической, однако это название отражало, скорее, чисто ведомственную принадлежность ее к Главному гидрографическому управлению Морского министерства. На самом деле это была по тем временам хорошо оснащенная, богато оборудованная, настоящая комплексная морская экспедиция в самом широком смысле слова. Программа ее работ заключалась не только в решении специфических гидрографических задач, но и в изучении метеорологии, гидрологии, геологии и биологии Северного Ледовитого океана. Как известно, гидрографическое обследование морей сводится не только к составлению карт, но и сбору материалов для лоции. Значительная же часть лоции состоит из сведений физико-географического характера о данном районе. Растительная и животная жизнь тесно связана с физическими свойствами воды, поэтому результаты изучения биологических условий могут быть очень ценными и для гидрографа.

В 1910 году, к началу работ этой экспедиции, морские навигационные карты восточно-сибирских морей были далеки от совершенства. Морское побережье в ряде мест оставалось нанесенным

на карты еще по описи участников Великой северной экспедиции (1733–1745 годов), проводившейся инструментами невысокой точности. Таким образом, работа предстояла большая и сложная. Тем заманчивее для Евгенова было предложение об участии в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Он немедленно принял его и весной 1913 года выехал во Владивосток, куда ранее прибыли л/п «Таймыр» и «Вайгач».

Ко времени его приезда суда после первых походов были еще на ремonti, члены экспедиции готовились к третьей очередной навигации. В предыдущих двух они произвели опись берегов между Беринговым проливом и дельтой реки Лены. Теперь предстояло продолжить опись берегов на запад, к мысу Челюскина, а при возможности обогнуть его и совершить сквозное плавание от Берингова пролива до Баренцева моря.

Следует помнить, однако, что в те годы Арктика была еще пустынной и неизведанной. Направляясь в плавание, суда уходили в неизвестность и в случае аварии могли рассчитывать лишь на свои собственные силы. На побережье не было никаких баз, радиосвязь практически отсутствовала, так как радиус ее действия был чрезвычайно мал, в стране о существовании подобных экспедиций знали немногие. И только сознание своего долга перед Родиной и наукой, вечная жажда к познанию нового вдохновляли русских военных моряков, отправлявшихся в путь сквозь льды.

Николай Иванович был назначен сперва на «Вайгач», а в следующем году переведен на «Таймыр». Во время этих двух плаваний он вел дневник, состоявший из очень кратких записей.

Вот некоторые из них.

«9 июля. Покинули Владивостокский порт, взяли курс на Петропавловск. Густой туман, идем с гудками».

«24 июля. Заболел начальник экспедиции И. С. Сергеев (кровоизлияние в мозг)».

Болезнь Ивана Семеновича Сергеева, старого, опытного моряка, вызвала большую тревогу у личного состава экспедиции, оставшейся без начальника. Через ближайшую Анадырскую радиостанцию была послана соответствующая радиограмма в Петербург. Через несколько дней был получен ответ о назначении начальником экспедиции Бориса Андреевича Вилькицкого, командира «Таймыра»*.

Можно было продолжать плавание. Во время стоянки в Анадырском лимане команды ледоколов занимались ловлей рыбы, которая

водилась там в изобилии. Местные жители говорили, что в иные времена они вылавливали до 50 тысяч штук кеты за сутки.

«...5 августа. Идем длинными разводьями к острову Врангеля для описи его берегов. “Таймыр” пошел с промером вдоль материкового побережья».

«10 августа. Тяжелые льды преградили путь к острову Врангеля. Пошли с промером на сближение с “Таймыром”».

«16 августа. Стоим у острова Крестовского. После совещания начальник приказал: “Вайгачу” идти на запад с промером, определением астрономических пунктов. “Таймыру” — с промером обогнуть с севера Новосибирский архипелаг. Рандеву³ 22 августа у острова Преображения. Если “Таймыр” до 25 августа не дожидается “Вайгача”, то идет его искать к Ванькиной губе. Если “Вайгач” до 25 августа не дожидается “Таймыра”, то идет на сближение с ним к северу у острова Петра».

Решение молодого начальника коренным образом изменило тактику и стратегию работ экспедиции. Вместо осторожного совместного плавания вдоль берегов было принято отчаянно смелое, а по тем временам даже безрассудное решение — в свободном одиночном плавании впервые в истории обогнуть Новосибирские острова! И этот план был блестяще претворен в жизнь. В этом плавании был открыт неизвестный остров (ныне — остров Вилькицкого, назван в честь генерала А. И. Вилькицкого) и «закрыта» мифологическая «Земля Санникова», — по предполагаемому расположению которой «Таймыр» прошел по чистой воде, не видя ни льдов, ни берегов.

На обоих кораблях было по небольшой радиостанции с радиусом действия меньше 150 км, так что во время плавания в полярных морях суда, как правило, не могли устанавливать связь с берегом, но имели возможность переговариваться друг с другом. По инструкции ледоколы должны были каждые 4 часа вызывать своего «напарника»; в случае неполучения ответа на два вызова, следовало идти на сближение с замолчавшим судном.

«18 августа. Радиосвязь между кораблями прекратилась из-за дальности расстояния. Работы продолжаются».

Утром 23 августа, после тревожного пятидневного перерыва, на «Вайгаче» услышали вызов «Таймыра». Вечером оба корабля ошвартовались у острова Преображения, т.е. у входа в Хатангский залив.

25 августа «Вайгач» подошел к неизвестной бухте. На берегу увидели полуразвалившуюся поварню. Для обследования бухты

³ Встреча (фр.).

послали партию на моторном катере, на берег отправились несколько охотников на шлюпке. Через час катер вернулся. Он прошел несколько миль вглубь бухты, но конца ее не обнаружил. Решили обследовать ее на корабле, прошли около 16 миль. Производившийся попутно промер показал внезапное уменьшение глубин. Машину застопорили, но было уже поздно — судно село на грунт. Все попытки сняться с мели оказались безуспешными. Корабль начало кренить. Пришлось сообщить о происшествии на «Таймыр», который через несколько часов пришел на помощь. Он принял от «Вайгача» воду, чтобы уменьшить его осадку, взял его на буксир, оба корабля дали полный ход, и «Вайгач» сошел с грунта.

Оказывается, отправленные на берег охотники, тоже потерпели бедствие. Они добыли трех медведей, с двух сняли шкуры, а тушу третьего решили доставить на корабль, чтобы пополнить запасы свежего мяса. Медведь был большой и в шлюпке не помещался. Попробовали тащить его на буксире. Но это было настолько трудно, что медведя пришлось бросить. Однако и без него измученные люди уже не могли грести против волны. В это время «Вайгач» дал сигнал, что снимается с якоря для исследования бухты. Охотники вернулись на берег, чтобы ждать возвращения корабля. По дороге груженую шлюпку стало захлестывать волной, и когда вымокшие люди сошли на землю, то обнаружили, что им нечем развести костер. Не было у них и провизии. Много часов провели они в томительном ожидании «Вайгача», пока он, освободившись от «плена», не остановился вблизи берега, и они наконец не добрались до судна.

Исследование бухты показало, что она глубоко (на 50 миль) врезается в сушу и чрезвычайно красива. Ее обрывистые берега были местами сложены из черного песчаника и розового гранита. Вдали виднелись покрытые снегом горы. Бухта была безымянной, и было решено дать ей имя Марии Прончищевой — жены лейтенанта Василия Прончищева, участника Великой северной экспедиции 1733–1743 годов. Прончищева была одной из первых женщин, отправившихся в Арктику, делила с мужем все тяготы похода и, как и он, погибла от цинги в 1736 году⁴.

⁴ В работе С. В. Попова рассмотрено, каким образом жена В. Прончищева «стала» Марией. Настоящее ее имя Татьяна, это было установлено студентом МГУ В. В. Богдановым в 1983 году. Попов считает, что могила должна быть названа: «Могила Прончищевых». (Попов С. В. Морские имена Якутии. Якутское кн. из-во, 1987. С. 25–28).

Следующая встреча «Вайгача» и «Таймыра» была назначена у мыса Челюскин. Однако к мысу Челюскин не удалось подойти ни одному из судов: сплошное ледяное поле преградило путь, оба ледокола стали около него на ледовые якоря. После совещания было решено обойти поле с севера. 2 сентября суда пошли вдоль кромки льда, тянувшейся на северо-северо-восток и через несколько миль неожиданно заметили низменную полосу земли. Это был остров, названный впоследствии Малым Таймыром. За островом к северу продолжало тянуться поле невзломанного льда, вдоль кромки которого ледоколы продолжали свой медленный ход.

Ночь со 2 на 3 сентября 1913 года Николай Иванович запомнил на всю жизнь.

Была его вахта — с полуночи до 4 часов утра. Эту самую трудную на протяжении суток вахту моряки называли «собачьей». С мостика было видно, что на широкой полынье с редким раздробленным льдом начали попадаться айсберги, до того не встречавшиеся. Постепенно стало светать, но горизонт был покрыт мглой. Внезапно поднявшимся ветром рассеяло мглу и впереди, несколько правее курса, показались гористые очертания неведомой большой земли, тянувшейся с юга на север.

Вот что было записано в судовых вахтенных журналах.

«Таймыр». 21 августа (3 сентября). На ходу под парами... С полуночи случаи... 5 часов 20 минут. Легли на 319 градусов... открыли землю на NW. Подпись: мичман Гойнинген-Гюне.

«Вайгач». Среда 21 августа (3 сентября) 1913 года. На ходу под парами в Северном Ледовитом океане под вымпелом. С полуночи случаи: 0 часов. Идем в кильватер транспорту «Таймыр» между льдинами в полынях переменными курсами, близкими к W и SW ...3 часа 55 минут. Открылся в NW направлении берег, высокий и обрывистый. Подпись: лейтенант Евгенов».

Позднее Николай Иванович так рассказывал об этом: «Незадолго до конца моей вахты на мостик поднялся сменявший меня К. К. Неупокоев. Я начал ему сдавать вахту, но не успел это сделать, как мы с ним одновременно увидели справа от носа корабля “высокую землю”. Я послал матроса за командиром, сидевшим в рубке. Тот приказал сообщить об этом по сигнальной лампе на клотике на “Таймыр”. И как раз в это же время “Таймыр” стал менять курс вправо — на “землю”. За ним легли и мы на “Вайгаче”. Я записал указанный случай кратко, как происшедший в конце моей вахты, в вахтенный журнал».

Расхождение во времени в записях Гойнинген-Гюне и Евгенова объясняется тем, что судовые часы на «Таймыре» стояли на час с лишним впереди по отношению к часам на «Вайгаче». Дело в том, что при изменении географической долготы на судах обязательно переставлялись часы, но каждый командир делал это у себя самостоятельно, сообразуясь с ходом судовой службы⁵.

Весь день члены экспедиции производили опись берегов неизвестной земли и вели промер глубин на подступах к ним. 4 сентября, после астрономических наблюдений и определения координат (80° 04' сев. шир. и 97° 12' вост. долг.) личный состав судов, свободный от вахт, сошел на берег. В 18 часов на установленном флагштоке подняли русский флаг, и начальник экспедиции поздравил всех с открытием и присоединением к России новой земли. Первоначально моряки хотели назвать ее «Тайвай», соединив в этом имени первые слоги обоих ледоколов, но начальник экспедиции не имел права давать названия вновь открытым географическим пунктам. Осенью в Петербурге эта земля была названа именем императора Николая II. После Октябрьской социалистической революции, в 1926 году, архипелаг был переименован в Северную Землю. Место, которое увидел Николай Иванович, ныне носит название «Мыс Евгенова».

Западные берега открытой земли увидеть так и не удалось: на следующий день ветер переменился, ледовая обстановка стала быстро ухудшаться, оба корабля были вынуждены пойти обратно, к мысу Челюскина. Он был по-прежнему окружен тяжелым льдом. В течение нескольких дней ледоколы пытались пробить его, но безуспешно. 13 сентября было принято решение возвращаться во Владивосток.

На обратном пути экспедиция вновь пересекла район предполагаемой «Земли Санникова», но ничего не обнаружила, посетила остров Беннета, сделала его опись. Двое суток береговая партия провела в поисках оставленных на острове коллекций и материалов экспедиции Э. В. Толля. Найденные коллекции доставили на «Таймыр», а на самом острове Беннета поставили знак-крест в память погибшего Толля и его спутников*.

Дальнейший путь экспедиции от острова Беннета к острову Врангеля лежал в районе Айонского ледового массива, месте другой гипотетической земли — «Земли Андреева». Такое решение

⁵ Купецкий В. Н. К истории открытия «Северной Земли» // Известия Географического общества. В. 6. 1963. С. 528–530.

еще раз показало отвагу моряков, которые возвращались обратно не традиционным путем вдоль берегов, а выбирали наиболее мористые северные маршруты по тем водам, где не плавало еще ни одно судно. Однако тяжелые льды Айонского массива оказались не под силу «Таймыру» и «Вайгачу» (по мнению специалистов, они были бы не под силу и современным ледоколам!). Огибая массив по восточной кромке, экспедиция вынуждена была спуститься к югу. «Земля Андреева», укрытая океаническими льдами, осталась неисследованной⁶.

Приближался октябрь, начинались морозы, появился молодой лед, запасы угля иссякали. Последнюю работу совершили в Колучинской губе — сделали опись ее берегов, измерили глубины, чтобы выяснить, может ли она служить гаванью для пароходов.

5 октября «Вайгач» миновал мыс Дежнева. Начался жестокий, до 9–10 баллов шторм⁷, который продолжался двое суток. «Вайгач» потерял связь с «Таймыром». На судах из-за взболтавшейся от качки мути в котельной засорились котлы; частично поломанные во льдах винтовые лопасти уменьшали ход — в таком состоянии судам было и до Петропавловска не дойти, не то что до Владивостока. Вилькицкий решил идти на Аляску.

10 октября «Таймыр» и «Вайгач» остановились в порту Сан-Майкл. Расположенный на месте старинного русского Михайловского редута Сан-Майкл был в те времена небольшим поселком. Но благодаря своей защищенности от ветров он был более удобной гаванью, чем главный город Аляски — Ном, не имевший надежного укрытия для судов.

По телеграфу Б. А. Вилькицкий сообщил в Петербург об окончании работ и о сделанных географических открытиях. Естественно, благодаря телеграфу это сообщение сразу стало известно в Америке, а потом и в других странах. Открытие Северной Земли было всюду признано крупным событием.

Сделав необходимый мелкий ремонт и пополнив запасы угля, экспедиция направилась в обратный путь, с заходом в Петропавловск-Камчатский. На пути во Владивосток пришлось выдержать еще два сильных шторма. Из-за более округлой, чем обычно, формы

⁶ Степанов В. Н. О существовании гипотетических земель Санникова и Андреева // Тр. II Всесоюзного географического съезда. Т. I. 1948. С. 321–329.

⁷ По шкале баллов сила ветра определяется следующим образом: 0 баллов — безветрие, 10 баллов — шторм, 12 баллов — ураган.

корпуса судов, предназначенных для плавания во льдах, «Таймыр» и «Вайгач» подвергались отчаянной качке, доходившей порою до 50 градусов.

Только 25 ноября 1913 года окончилось это столь насыщенное разнообразными, и грустными, и радостными, событиями плавание. Изрядно потрепанные ледоколы вошли во Владивостокскую бухту Золотой Рог.

Участникам экспедиции дали двухмесячный отпуск. Евгенов получил его в конце января 1914 года и решил использовать для знакомства с Азией. Это было характерно для Николая Ивановича: только что вернувшись из тяжелого арктического плавания, снова отправиться в странствие. Денег у него было «в обрез», и ехал он один: найти попутчиков, желающих отдохнуть, путешествуя, не удалось.

За два месяца Николай Иванович сумел объехать чуть ли не всю Юго-Восточную Азию: он побывал в Китае, на Цейлоне, в Индии и в Японии. Знакомство с экзотической природой этой части земного шара, осмотр достопримечательностей и памятников древней цивилизации, соприкосновение с обычаями и традициями других народов происходило, конечно, в ускоренном темпе. Не обошлось и без драматических эпизодов. В Коломбо, например, пароход, на котором Николай Иванович должен был вернуться в Шанхай, отчалил за час до назначенного времени, и нашему незадачливому путешественнику (ведь у него не было ни денег на другой билет, ни времени) пришлось с риском для жизни догонять пароход в утлой лодчонке первого попавшегося туземца-сингалезца.

Как бы то ни было, к назначенному сроку Евгенов, переполненный впечатлениями, усталый, прибыл во Владивосток. Здесь шла усиленная подготовка «Таймыра» и «Вайгача» к очередной навигации.

Перед отплытием офицеры экипажей «Таймыра» и «Вайгача» устроили в ресторане Владивостока «отвальную» с шуточным меню и танцами. Цыплята а-ля Челюскин под соусом из экспедиционных сухарей подавались в музыкальном сопровождении из прелюдии «Забывтая мечта» и фантазии «Тай-Вай».

Главная цель экспедиции 1914 года заключалась в том, чтобы завершить гидрографические работы предыдущих лет, осуществить переход с востока на запад, намеченный ранее, и прибыть в Архангельск.

Плавание 1914 года Евгенов совершил на «Таймыре». Из всех кораблей, на которых он плавал, «Таймыр» был самым его любимым.

Это понятно, ведь на нем он зимовал, провел много исследовательских работ, пережил немало тревожных и счастливых часов. Когда в 50-х годах было решено сдать «Таймыр» на слом, Николай Иванович был крайне огорчен. Он считал, что судно следовало бы поставить в одном из северных портов «на вечный причал», организовав в нем полярный морской музей. Вместе с другими «таймырцами» он даже пытался хлопотать об этом. К сожалению, хлопоты не увенчались успехом. Николай Иванович всегда любовно и бережно относился к вещам, украшавшим когда-то его маленькую «таймырскую» каюту: даже таким, как небольшой настенный ковер, лакированный японский подносик...

Как и во время предыдущего плавания, Николай Иванович делал ежедневно короткие записи такого рода:

«7 июня. После торжественных проводов проводов снялись с бочки и пошли на Север. “Вайгач” идет нам в кильватер.

8 июня. Каждые 4 часа производить метеорологические наблюдения по программе II класса и бросать бутылки с записками для изучения течений.

13 июня. Совместно с “Вайгачем” производим гидрологические наблюдения над впадиной Тускароры⁸. На глубине 9 000 м струна глубокомера оборвалась».

Экспедиция 1914–1915 годов подготавливалась более тщательно, чем предыдущие, с учетом их опыта. Руководитель экспедиции Б. А. Вилькицкий, рассчитывая непременно пройти весь Северный морской путь с востока на запад, взял запас угля, продовольствия и пресной воды на 18 месяцев плавания. Кроме того, впервые в истории полярных исследований, экспедиции был выделен собственный гидроплан, однако при первом же испытании вблизи Чукотского полуострова самолет потерпел аварию. К счастью, летчик (инженер-механик Дмитрий Николаевич Александров) не пострадал, но гидросамолет летать уже не мог. Экспедиционные умельцы впоследствии переделали самолет в аэросани, которые потом с успехом использовались на зимовке.

Во время этого плавания экспедиционным судам пришлось отклоняться от курса, чтобы оказать помощь морякам, терпящим бедствие. Когда «Таймыр» и «Вайгач» пришли в Петропавловск-Камчатский, стало известно, что Канадское правительство обращается

⁸ Курило-Камчатская впадина Тихого океана, названа по имени американского корабля.

с просьбой к русским судам, находящимся в арктических водах, помочь команде судна «Карлук». Это судно, принимавшее участие в полярной гидрологической экспедиции, было в конце 1913 года затерто льдами и дрейфовало к северу от острова Врангеля. В январе 1914 года оно погибло, некоторым членам его команды удалось по льду добраться до острова. Экспедиция Вилькицкого должна была доставить спасшихся людей на материк. Решено было послать за ними «Вайгач». Вскоре стало известно, что «Вайгач» не дошел до острова Врангеля и сам попал в ледовый плен⁹.

На Аляске, в Номе, «таймырцы» узнали о начавшейся войне. Многие захотели вернуться в Россию, чтобы принять участие в военных действиях, но из Петербурга было получено предписание продолжать работы и осуществить сквозной проход Северным морским путем.

14 августа «Таймыр» прошел Берингов пролив, намереваясь достичь остров Врангеля, на подступах к которому стоял затертый льдами «Вайгач». На пути оказались непроходимые льды. Четыре дня «Таймыр» пытался пробиться через них. Положение не улучшалось. Ветры продолжали спланивать льды и прижимать их к острову. С большим трудом пароходу удалось выбраться на чистую воду и повернуть обратно. С тяжелым сердцем уходила экспедиция от острова, расстояние до которого не превышало 15 миль.

19 августа в Ключинской губе состоялась встреча обоих транспортов — «Вайгач» после жестокого сражения со льдами пришел с помятым корпусом и обломанной лопастью винта. Судну пришлось задержаться здесь для ремонта, а «Таймыр» через пять дней двинулся дальше на север проверить существование «Земли Андреева». Однако достигнуть таинственной области, где по предположению находилась эта земля, опять не удалось из-за тяжелых многолетних льдов. Снова повернули на юг.

Наконец 27 августа, после ремонта, «Вайгач» сообщил об открытии небольшого острова, который впоследствии был назван в честь умершего во время экспедиции лейтенанта Жохова¹⁰. Произвели морскую опись острова, подняли на нем русский флаг.

⁹ 7 сентября 1914 г. оставшиеся в живых моряки «Карлука» были спасены американской торговой шхуной «Кинг и Уинг». Трагедия корабля «Карлука» и членов его экипажа потрясла Н. И. Евгенова, который даже перевел с английского рассказ участника экспедиции Эрнеста Чейфы. (Евгенов Н. И. Плавание корабля «Карлук» и его трагический конец. Перевод с англ. // Записки по гидрографии. Т. XLVII. 1923. С. 289–304).

¹⁰ О смерти лейтенанта Жохова см. С. 38.

После обследования нового острова оба корабля пошли к мысу Челюскина.

Из-за встречавшихся ледяных перемычек, которые судам приходилось пробивать, шли медленно, лишь 2 сентября подошли к мысу Челюскин и стали на якоря у края ледяного поля. Несколько человек отправились на шлюпке на берег, чтобы с его возвышенности посмотреть, можно ли продвигаться дальше. «Возвращение на “Таймыр” было трудное, — вспоминал Николай Иванович, — полынья, по которой мы приплыли, оказалась забитой льдом. Мы вытащили шлюпку на одну из двигавшихся льдин, потом переправились на другую, протащили по ней шлюпку до противоположного края и наконец с трудом добрались до корабля».

Следующие дни были тяжелые. В предыдущем году в проливе стоял неподвижный лед, не давая возможности для прохода. Теперь мощные льдины непрерывно двигались, то открывая, то закрывая полыньи между ними, создавая ловушки для корабля. В такую западню «Таймыр» попал 9 сентября. Разводье, по которому он шел, стало внезапно суживаться, попробовали отойти назад, но это оказалось невозможно — вход в него забило льдом. Ледяные поля продолжали сдвигаться и сомкнулись вокруг «Таймыра». Судно накренилось, послышался треск, появилась течь. Команда стала выносить на верхнюю палубу продовольствие, одежду, керосин — на случай гибели корабля.

Но вскоре сжатие стало уменьшаться, впереди появилась полынья. Вновь стали маневрировать, одновременно стараясь починить причиненные сжатием повреждения. В этот же день судьба, словно желая вознаградить людей за пережитую тревогу, послала им радостную неожиданность: установилась радиосвязь с находившимся в трехстах километрах западнее зверобойным судном «Эклипс»¹¹. Под командованием норвежского капитана Отто Свердрупа судно было послано Морским министерством на поиски экспедиции В. А. Русанова (шхуна «Геркулес») и Г. Л. Бруилова (шхуна «Св. Анна») и курсировало в это время в районе архипелага Норденшельда. До конца плавания связь эта большей частью не прерыва-

¹¹ «Эклипс» (с 1929 г. «Ломоносов») парусно-паровое судно, в 1914 г. приобретено у Норвегии Гидрологическим управлением ВМФ России. В 1918 г. — затонул, в 1928 г. — поднят Эпроном. Во время Второй мировой войны потоплен германской авиацией. (Приморская энциклопедия. Т. 1. Арх., 2001. С. 452–453).

лась (а в январе 1915 года «Таймыр» через радиостанцию «Эклипса» и «Югорский Шар» смог связаться с Главным гидрографическим управлением).

Десять дней продолжалось медленное продвижение ледоколов к юго-западу, точнее, круглосуточное маневрирование среди движущихся полей. 20 сентября ветер переменил направление и усилился; лед пришел в быстрое движение, корабль стало вертеть и сжимать льдом. «Ледяной хаос, — писал Николай Иванович в дневнике, — положение осложнилось, стало критическим. Вызвали наверх команду, раздали шерстяное белье и меховую одежду. Все переоделись, приготовили к спуску шлюпки, запас провизии на двадцать дней, сани, оружие, аптечку...». Впрочем, если бы пришлось покинуть судно, вряд ли экипажу удалось бы добраться по движущемуся льду до берега или до «Вайгача». «Вайгач», который, кстати сказать, находился в сравнительно более спокойных условиях, так как был дальше от берега, тоже иногда подвергался сжатию.

Через некоторое время ветер стал стихать, движение льда замедлилось, «Таймыр» получил возможность двигаться. Наступил мороз, молодой лед сковал старые торосистые льдины, дрейф почти прекратился. На кораблях начали готовиться к зимовке: производили водозлазные работы для очистки винта, прекратили пары, приступили к разборке машины. «Таймыр» встал на зимовку у северо-западного берега полуострова Таймыр.

На верхней палубе «Таймыра» натянули тент, хорошо защищающий от ветра, поэтому в такой импровизированной палатке казалось значительно теплее, чем на открытом воздухе. Борту судна обложили толстым слоем снега, чтобы сэкономить уголь (плавника в этих районах не было), в жилых помещениях поставили камельки. Благодаря камелькам и тусклым самодельным светильникам, заменившим лампы, вернее — по их вине — все каюты и кубрик за зиму почернели до неузнаваемости. Больших трудов стоило привести их в надлежащий вид перед торжественным возвращением в Архангельск.

Когда Николай Иванович рассказывал о зимовке на «Таймыре», создавалось впечатление, что он вспоминает самую счастливую пору своей жизни. Хотя он и упоминал о том, что в каюте на полу и в углах был снег, что пища была однообразной, но основным для него были интересные наблюдения над течениями, рефракцией, запуски змеев для изучения воздушных масс.

Особенно увлечен был Николай Иванович подъемами метеорографов на змеях. Это были первые аэрологические наблюдения,

производившиеся в высоких широтах, и он надеялся, что после обработки они дадут ценный материал для изучения атмосферы. Евгенов не прерывал эти подъемы даже во время полярной ночи, даже при сильных морозах и, рассказывая о них, всегда вспоминал своего товарища и неизменного помощника при запуске змеев — матроса Акулинина, оттиравшего его озябшие руки и заботливо кутавшего их в шарф, когда его собственные пальцы отказывались слушаться.

Много времени и сил уделял Николай Иванович регистрации полярных сияний, которые нередко продолжались по нескольку часов подряд; иногда то исчезая, то вновь появляясь; иногда внезапно меняя свой тон и форму. Записи приходилось основывать на визуальных наблюдениях — не было ни регистрирующих магнитных приборов, ни аппаратов, приспособленных для их фотографирования. Хотя запись производилась в теплой (если можно назвать теплом +6 ... +8 градусов) каюте, однако она бывала для него более трудной, чем быстрый подъем метеорографа на ледящем ветру.

Евгенов отмечал в «Дневнике», что трудность регистрации вознаграждалась чувством восхищения при наблюдении сияний, и написал далее:

«Сказочное зрелище — северное сияние в высших широтах. Оно поражает не только своими красками, но и динамичностью. Особенно хороша форма сияний, называемая короной, когда широкие вертикальные разноцветные полосы охватывают большую половину горизонта, колыхаясь наподобие складок нежнейшей ткани, внезапно достигают зенита, с чрезвычайной быстротой извиваясь, образуют там большой, сверкающий всеми красками узел, напоминающий корону».

В общем, дни зимовки были насыщены до предела: Николай Иванович и конструировал изобретенный им прибор для наблюдений над ветром, и занимался с командой географией, и бегал на лыжах при изумительно ярком лунном свете, продолжавшемся при полнолунии по несколько суток без перерыва. За горизонт луна не опускалась. Зимовку омрачала лишь оторванность от Родины, отсутствие сведений о положении дел на фронте Первой мировой войны.

Несмотря на крайне тяжелые условия, зимовщики все же устроили веселый новогодний праздник с искусственной (из крашеной проволоки) и богато украшенной всевозможными самоделками елкой, с сюрпризами и танцами. На «Таймыре» организовали шуточные соревнования и игры, а на «Вайгаче» — карнавал. Не обошлось и без происшествий. Во время начинавшейся метели, при 30-гра-

дусном морозе, матросы Лаптев и Медведев пошли чистить прорубь. Вскоре Медведев вернулся, сказав, что потерял своего напарника. Врач «Таймыра» Леонид Михайлович Старокадомский и Николай Иванович отправились его искать, дошли до проруби: лед на ней был нетронут. Пурга к этому времени настолько усилилась, что на расстоянии одного метра ничего не было видно, — идти дальше не было смысла. С тяжелым чувством вернулись они на ледокол, на котором уже начали бить рынду, давать свистки. Через некоторое время пришел и Лаптев¹². Он услышал свистки, когда уже совсем было отчаялся найти правильное направление и выйти к своим. Все же зимовка не обошлась без потерь. 16 февраля (29 по н. с.) 1915 года скончался лейтенант А. Н. Жохов. Неожиданная смерть человека, казавшегося недавно вполне здоровым, потрясла оба экипажа.

Незадолго до смерти, словно предчувствуя ее, Жохов написал стихотворение, которое было выгравировано на пластинке, установленной на его могиле:

Под глыбой льда холодного Таймыра,
Где лаем сумрачным испуганный песец
Один лишь говорит о тусклой жизни мира,
Найдет покой измученный певец.
Не кинет золотом луч утренней Авроры
На лиру чуткую забытого певца —
Могила глубока, как бездна Тускароры,
Как милой женщины любимые глаза.
Когда б он мог на них молиться снова,
Глядеть на них хотя б издалека,
Сама бы смерть была не так сурова
И не казалась бы могила глубока.

Вскоре рядом с могилой Жохова нашел упокоение кочегар И. Е. Ладоничев, умерший от перитонита. Мыс, в районе которого произвели захоронение, получил название «Могильный». Позже, в другом месте, на мысе Вильда, расположенном несколько южнее, был погребен кочегар с «Вайгача» Г. Г. Мячин, умерший также от перитонита.

¹² Владимир Никитович Лаптев, впоследствии — известный драматический актер, с которым у Николая Ивановича в дальнейшем установились близкие дружеские отношения.

На судах экспедиции многие перенесли цингу, здоровье их было ослаблено. Не было полной уверенности, что в 1915 году суда смогут освободиться из ледового плена. Продовольствия же на вторую зимовку при полном личном составе не хватило бы. Начальник экспедиции Б. А. Вилькицкий решил отправить часть людей на берег. Гидрографическое управление просило О. Свердрупа оказать помощь экспедиции. Мужественный норвежец со своими матросами на двухсотсемидесятикилометровом ледовом пути к «Таймыру» устроил четыре продовольственных склада, что позволило ему в конце мая 1915 года провести на свое судно сводный отряд «таймырцев» и «вайгачцев» (всего 42 человека), почти половину личного состава. К июню к «Эклипсу» прибыла группа оленеводов во главе с Н. А. Бегичевым¹³. Отряд моряков был вывезен с «Эклипса» и на оленях доставлен в селение Гольчиха на Енисее.

С наступлением светлого времени работы оставшимся командам прибавилось: надо было исправлять многочисленные повреждения судна, укреплять его корпус, подготавливаться к походам на берег для производства гидрографических исследований. Побережье, возле которого стоял «Таймыр», еще совершенно не было изучено. Предстояло сделать его опись, нанести на карту. Николай Иванович и другие члены экипажа несколько раз совершали такие экскурсии. Они были очень утомительны. 15 миль, отделявшие «Таймыр» от ближайшего берега, приходилось идти по торосистому льду и тащить за собой сани с тяжелой поклажей. Об одном из таких походов Николай Иванович рассказывал:

«1 июня мы шестером отправились на берег, чтобы сделать съемку залива Гафнер-фиорда и побережья к западу от него. Груз у нас был большой — инструменты, ружья, спальные мешки, провизия на 10 дней. Нам дали на помощь аэросани, сделанные из остатков гидросамолета, и четырех сопровождающих матросов; в случае, если бы сани испортились (что совсем не было исключено), эти четверо могли бы дотащить сани до корабля. По гладкому льду аэросани развивали скорость до 20 км в час, но при поворотах или неровностях они останавливались, и приходилось подолгу бежать, подталкивая их.

Поэтому, чтобы преодолеть два с лишком десятка миль, отделявшие нас от залива, мы потратили почти весь день.

¹³ Никифор Алексеевич Бегичев, ранее боцман «Зари», в экспедиции Э. В. Толля 1900–1902 гг., и участник санно-шлюпочной поисковой экспедиции А. В. Колчака. Неоднократно пересекал полуостров Таймыр.

На следующее утро матросы с саними отправились обратно на ледокол, а мы шестеро, разделившись на две партии, пошли по обоим берегам фиорда в его глубину. До нас только Нансен с “Фрама” видел издали Гафнер-фиорд и дал ему название. Шли мы с маршрутной съемкой, то карабкаясь по обледенелым скалам, то спускаясь на ровную, скованную льдом гладь залива. Мешал туман, но радовалось, что из-за слабого мороза можно было работать без рукавиц, в одних перчатках. В одном из низменных мест берега мы видели следы оленей, а пернатая дичь — гуси, куропатки — попадались часто и в изобилии.

Фиорд вдавался почти на 35 км вглубь Таймырского полуострова. Шли мы с остановками весь день и часть ночи, воспользовавшись тем, что к вечеру туман разошелся, выглядывавшее из-за горизонта солнце озаряло розовым светом прибрежные скалы, и на ледяную поверхность залива ложились причудливые синие тени. К утру мы соединились с нашими товарищами, шедшими нам навстречу по восточному берегу, поели и залезли в наши спальные мешки. Обратный путь прошли быстро, изредка проверяя правильность съемки.

На следующий день трое из нас остались для сооружения знака у входа в Гафнер-фиорд, а я с двумя спутниками пошел по морскому побережью на запад, — этот район еще не посещался и на картах обозначался пунктиром. Погода опять испортилась, налетали шквалы со снегом. Шли то берегом, то по ледяному припаю, на котором часто встречались тюленьи лунки, видели и самих тюленей. Над нами почти беспрестанно летали с криками чайки.

Я поставил себе задачей довести опись до того места, где в 1901 году закончила свою съемку экспедиция Толля. Пунктирная линия на карте имела, приблизительно, длину около 100 миль. На третий день нашего пути погода прояснилась. Расстилавшаяся вокруг нас белизна заискрилась алмазной пылью.

На “Таймыре” уже был случай заболевания снежной слепотой, поэтому наш врач предписал всем идущим в экскурсию брать с собой защитные очки. (На “Таймыре” были сделаны самодельные очки: в оправу из парусины были вставлены куски закопченных стекол от фонаря). С досадой узнал, что мои товарищи оставили свои очки в мешке с запасной провизией. Они поглубже надвинули шапки на глаза, и мы пошли дальше. Через некоторое время я заметил, как один из матросов трет глаза. До конца маршрута оставалось, по моим

расчетам, немногим больше 10 миль, и я решил закончить его в одиночку, не взяв с собой ничего, кроме буссоли.

Основательно отдохнув и подкрепившись, уговорив товарищей по очереди лежать в спальном мешке, чтобы дать отдых глазам, и ждать моего возвращения, я пошел дальше. Стараясь не спускаться на припай, чтобы не ступить на занесенную снегом трещину, я благополучно провел опись до отметки, оставленной экспедицией Толля. 12 июля мы вернулись на корабль (один из нас с завязанными глазами)».

В июле лед, в котором зимовал «Таймыр», пришел в движение. За несколько дней до начала подвижек Евгенов, гидрограф А. М. Лавров и 12 матросов пошли на берег для установки железного знака. Когда они через 5 дней возвращались на корабль, то не узнали окружающей ледовой обстановки: виднелись трещины, лед на глазах разламывался и образовывал торосы. Пришлось по дороге бросить тяжелые сани, чтобы благополучно добраться до своего временного дома. На судне и вблизи его шли спешные работы: убирали со льда метеорологическую будку, опиливали лед у винта, собирали машину, набирали воду в котлы из наледного озера.

9 августа с полночи ветер усилился. Вокруг судна стали образовываться полыньи. «Таймыр» тронулся и пошел переменными курсами среди битого льда. Но уже 11 августа он сел на подводный камень. Крен на левый борт достигал 8 градусов. Телеграфировали об этом на «Вайгач». Спустили шлюпку для промера. Поврежденный во время ледовых сжатий корабль дал сразу сильную течь. Его продолжало бить о камни. В это время разразилась сильная гроза. Под проливным дождем стали отвозить на шлюпках на ближайший остров запас провизии. Ждали помощи. Медленно пробирившийся среди дрейфующих льдин «Вайгач» наконец приблизился к «Таймыру», принял от него весь уголь, взял на буксир. Оба ледокола дали полный ход, и «Таймыр» сошел с камней.

Начали спешно чинить пробоину. Полностью это сделать не удалось и откачивать воду пришлось до самого конца плавания. К счастью, льды стали разрежаться: 1915 год был удачным в ледовом отношении. Тем не менее, идти пришлось очень медленно из-за частых густых туманов и незаделанных повреждений «Таймыра».

30 августа добрались до острова Диксон. Он был совсем еще не обжит, но работа на нем кипела: достраивались первые два дома и уже возвышалась мачта для будущей радиостанции. От Диксона путь шел «проторенной дорожкой». Радиостанция «Югорский Шар»

сообщила в Архангельск о приближении экспедиции. 16 сентября «Таймыр» и «Вайгач» подошли к разукрашенной флагами Архангельской пристани. Их торжественно встречали орудийной пальбой, криками «ура», музыкой военных оркестров.

Так закончилась эта экспедиция, которая, по словам Роальда Амундсена «...в мирное время... возбудила бы восхищение всего цивилизованного мира». Чем же замечательна эта экспедиция, заслужившая такую высокую оценку знаменитого исследователя Севера?

Плавание «Таймыра» и «Вайгача» в Арктике для того времени было явлением, выдающимся во многих отношениях. «Вайгачу» впервые в истории полярного мореплавания в 1911 году удалось обогнуть с севера остров Врангеля. Также впервые обоими судами в 1913 году были обойдены с севера Новосибирские острова. В 1913 году экспедиция совершила последнее крупное географическое открытие на Земле — обнаружила архипелаг Северная Земля. Открытие этого архипелага, исследованного уже в советское время Г. А. Ушаковым и Н. Н. Урванцевым (1930–1932 годы), позволило более определенно ответить на некоторые до того не решенные вопросы. Стало очевидным, что одной из наиболее существенных преград, мешающих поступлению в Карское море мощных арктических льдов с северо-востока, является именно Северная Земля. В то же время она — один из тех форпостов суши, которые так важны для изучения нашего полярного Севера. Наконец, опять-таки впервые в истории, суда экспедиции с одной зимовкой в 1914–1915 годах прошли весь Северный морской путь с востока на запад.

Весьма значительны были и научные результаты экспедиции.

В течение всех плаваний на обоих судах выполнялись метеорологические наблюдения за температурой, давлением и влажностью воздуха, атмосферными явлениями, скоростью и направлением ветра. Осенью 1914 года в период зимовки «Таймыра» по инициативе Н. И. Евгенова была сделана попытка исследования одновременных температурных изменений в приповерхностных слоях воздуха при различных условиях погоды (градиентные наблюдения).

Аэрологические наблюдения производились и во время плавания судов, и на зимовке: было выполнено 46 подъемов метеорографов на воздушных змеях.¹⁴

¹⁴ Результаты наблюдений Евгенова были использованы П. А. Молчановым при составлении характеристик зимних и летних условий нижних слоев атмосферы. Молчанов П. А. Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 411–419.

В задачи экспедиции входили наблюдения за полярными сияниями, однако во время плавания они носили случайный, эпизодический характер. Лишь на зимовке 1914–1915 годов Н. И. Евгенов и Н. А. Транзе установили систематическое наблюдение за этим явлением. В 1925 году эти наблюдения были частично проанализированы в работе Н. Н. Никольского, где особое внимание уделялось форме полярных сияний, их интенсивности и периодичности¹⁵.

Наблюдения величины наклона видимого горизонта с целью определения величины коэффициента земной рефракции носили вспомогательный характер при астрономических определениях места судна. Зафиксировано 58 определений величин наклона видимого горизонта, выполненных Н. И. Евгеновым. Из них 6 сделано при плавании «Таймыра» в арктических морях и 52 — на зимовке.

Экспедицией был выполнен большой объем океанографических работ. Постоянные измерения температуры и удельного веса морской воды позволили выявить ряд интересных деталей гидрологического режима в районе Курильских проливов, в Анадырском заливе и других местах.

На каждой длительной стоянке производились наблюдения за колебаниями уровня воды, а также характером течений.

Существенный вклад внесла экспедиция в изучение ледовых условий арктических морей.

Большой интерес представляли также геологические сборы, ботанические коллекции и зоологический материал по водной и по наземной фауне.

Шла война, научные результаты не могли быть сразу систематизированы и изучены. Материалы, собранные экспедицией, были сданы в архивы. Часть этих материалов, в основном гидрографических (карты, планы, материалы по лоции), позднее была обработана и издана. Остальные по разным причинам долгое время не публиковались. Лишь в 40-х годах появилась книга Л. М. Старокадомского и ряд статей, содержащих общие сведения об экспедиции и результаты отдельных исследований¹⁶.

Первая мировая война прекратила деятельность экспедиции. Закончить дела было поручено Б. А. Вилькицкому, Н. И. Евгенову

¹⁵ Никольский Н. Н. О полярных сияниях // Записки по гидрографии. Т. 50. 1925.

¹⁶ Старокадомский Л. М. Экспедиция Северного Ледовитого океана. М.-Л., 1946. С. 320.

и Д. Р. Анцеву¹⁷. Остальной личный состав — военные моряки — влились в кадры действующей армии и флота. Здесь уместно отметить, что участвовали в экспедиции только добровольцы, сознательно решившиеся на рискованное плавание в мало исследованных полярных водах. При этом каждый участник экспедиции должен был быть высококвалифицированным специалистом, способным выполнять по несколько обязанностей одновременно. Те же требования предъявлялись и к «нижним чинам», матросам, число которых было сведено до минимума (на каждом ледоколе их было всего по 39 человек, тогда как на «Бакане», например, судне водоизмещением почти в два раза меньшем, команда была в два раза больше). Столь малочисленный состав экспедиции определялся «исключительно возможностью зимовок».

По свидетельству руководителей экспедиции, все ее члены «своей всегда охотной работой и добросовестным отношением к ней» заслужили общее одобрение. Высокий уровень ее научных работ не раз отмечался специалистами. Вот что писал выдающийся норвежский исследователь Х. У. Свердруп, плававший в 1920–1925 годах на судне «Мод»: «...мы имели... возможность убедиться, что повсюду, где русская экспедиция считала свои труды законченными и где очертания берегов были нанесены ею на карту окончательно, там можно было вполне на них полагаться... Район между устьем Колымы и Беринговым проливом был пройден нами дважды, причем при таких обстоятельствах, что мы имели возможность проверить целый ряд подробностей на карте, но ни разу мы не могли заметить ни малейшей неточности. Работа, выполненная обоими ледоколами, поистине заслуживает удивления, и всякий, кому знакомы климатические условия полярного лета, оценит ее по достоинству»¹⁸.

Участники плавания 1927 года на пароходе «Колыма» специально отмечали впоследствии то исключительное значение, которое имела составленная на основе работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана «карта района Колыма — Лена. Только по этой карте строился рейс, прокладывались курсы, определялись места...»

Среди архивных материалов нет документов, где бы выражалось недовольство руководителей экспедиции действиями или поведе-

¹⁷ РГА ВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 10098. Л. 68.

¹⁸ Свердруп Х. У. Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточно-Сибирском // Материалы комиссии по изучению ЯА ССР. Л., 1930. Вып. 30.

нием членов команды; за все время плаваний, порою в очень тяжелых условиях, не было наложено ни одного дисциплинарного взыскания, во всяком случае, такого взыскания, о котором сохранился бы письменный документ. Это еще раз с самой лучшей стороны характеризует кадры славной Гидрографической экспедиции.

После завершения работ экспедиции почти все ее члены были награждены правительством орденами и медалями. Николай Иванович Евгенов получил орден Владимира четвертой степени. Кроме того, специально «в ознаменование плавания и трудов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана по исследованию северного пути» правительственным указом от 12 ноября 1915 года был учрежден особый нагрудный знак. Нагрудный знак был изготовлен для всех 150-ти участников экспедиции и представлял собой окруженное лавровым венком земное полушарие в ортографической проекции для широты 70°. На венке сверху был вензель «Н», а внизу вензель «А», ныне утраченные. На полушарии надпись «Таймырь Вайгачь 1913–1915», пунктиром показан путь экспедиции. Николай Иванович знак получил, но многие участники экспедиции в связи с отъездом на фронт не только не получили положенных им наград, но даже и не знали о них. Когда в 1956 году Н. И. Евгенов обнаружил в архиве Географического общества СССР наградные листы, он разослал копии наградных документов всем известным ему участникам экспедиции: М. И. Акулинину, Г. Г. Гвоздецкому, А. И. Кирееву, И. П. Кириченко, В. Н. Лаптеву, Г. П. Леонтьеву, И. В. Прусову, Л. М. Старокадомскому, И. Е. Филиппову, В. Р. Мизину. Таким образом, они узнали о собственных наградах лишь спустя сорок лет.

В декабре 1916 года Н. И. Евгенов получил письмо следующего содержания:

«Императорское Русское Географическое Общество, желая пользоваться просвещенным участием Вашим в трудах своих, избрало Вас, Милостивый Государь, своим Действительным Членом.

Сообщая Вам о сем, имею честь уведомить, что диплом на это звание будет доставлен по изготовлении.

При сем препровождается Устав Общества и два бланка, которые по заполнении, покорнейше прошу вернуть в Канцелярию.

Примите уверения в совершенном моем почтении и преданности.

Ю. Шокальский».

Через пару недель Евгенов получил диплом члена Русского географического общества.

По-разному сложилась судьба участников экспедиции после ее окончания. Одни погибли в боях на русско-германском фронте, другие попали в круговорот исторических событий, революционных катаклизмов¹⁹.

Одним из основных результатов практической деятельности экспедиции Н. И. Евгенов считал материалы гидрографических работ, позволившие значительно улучшить состояние морской картографии Северного Ледовитого океана. В конце февраля 1916 года, совместно с картографами Гидрографического управления, Николай Иванович закончил составление карты Земли Императора Николая II с использованием материалов морской съемки экспедиции и выехал в Кронштадт. Там он получил назначение в действующий в Балтийском море отряд миноносцев.

Почти все время Евгенов прослужил старшим штурманом на эскадренном миноносце «Орфей». Несмотря на военную обстановку, и на «Орфее» не упускал случая проводить научные изыскания. Так, выполнив наблюдения за течениями в Рижском заливе, он сумел разработать надежный способ постановки мин, ранее сносившихся сильным течением. За удачные боевые действия при установке минных заграждений Николай Иванович получил несколько боевых орденов*.

В октябре 1917 года Евгенов участвовал в Моонзундском сражении в качестве старшего офицера эсминца «Капитан Изъльметьев»**. В декабре этого же года начал преподавать в Штурманских офицерских классах, а в свободное время посещал курсы по подготовке судоводителей торгового флота.

13 декабря 1917 года Николай Иванович писал матери из Гельсингфорса в Петроград: «С сегодняшнего дня я числюсь в двухмесячном отпуске. Живу у себя в комнате, столоваться на корабль ходить не буду, чтобы отдохнуть от корабельной обстановки. Хотя это и будет дороже, но что делать, 20-го получу жалование... Не хочу бросать свои уроки на судоводительских курсах, кто знает, может быть придется уйти из флота...»

Через некоторое время он сдал экзамены квалификационной комиссии при Управлении Морского пароходства и получил диплом штурмана дальнего плавания.

¹⁹ Богданов К. А. Российские военные гидрографы — «Колумбы» XX века. СПб., 2000. С. 42–62, 79–92, 104.

В феврале 1918 года начали роспуск военного флота, закрылись штурманские классы. Н. И. Евгенов и его друг по плаванию на «Вайгаче» А. Г. Никольский заявления в Красный флот не подали, а решили пережить смутное время в путешествиях. Они уехали на Дальний Восток с целью в дальнейшем совершить туристскую поездку по Северной Америке. В мае друзья прибыли во Владивосток, где остановились у начальника Убекодальвоста (управление по безопасности судоходства Дальнего Востока) Б. В. Давыдова, старого знакомого, участника гидрографической экспедиции — третьего по счету капитана «Таймыра» (в 1910–1912 годах).

25 мая 1918 года Николай Иванович пишет сестре в Петроград: «Очень беспокоюсь за Вас. Голод, как говорят, у Вас в Питере усиливается, заболеваемость и смертность, связанные с ним, тоже... Так хотелось бы Вам хоть чем-нибудь помочь, но, увы, сознаю свое полное бессилие. Здесь я и А. Г. живем по-прежнему в довольствии, спокойствии и сытости. С транспортом на Америку дело, по всем данным, не налаживается, нам придется ехать через Японию, что долго, а главное, дорого... Давыдовы, люди, которых, пожалуй, не встретишь теперь...»

Действительно, Борис Владимирович «нашел» подходящее попутное судно, японский грузовой транспорт. Через Панамский канал судно благополучно достигло места назначения — порт Чарлстон на берегу штата Южная Каролина. Отсюда путешественники по железной дороге добрались до Вашингтона. Там они определились делопроизводителями по разбору архивов Российского посольства. Это уже был ноябрь 1918 года.

Во время пребывания в США Николай Иванович вступил в члены Американского географического общества, познакомился с рядом известных полярных исследователей, в частности, с В. Стефансоном. Весной 1919 года Николай Иванович совершил одно из самых увлекательных своих путешествий — пересек Америку с востока на запад и обратно по югу Америки вернулся в Вашингтон.

О дальнейшей своей судьбе Николай Иванович писал в автобиографии: «Летом 1919 года по распоряжению правительства Колчака был направлен в Сибирь. По прибытии в августе 1919 года в Омск был назначен и. д. начальника Геодезического отделения Гидрографического управления Военно-морского ведомства б. Сибирского правительства. Осенью того же года был эвакуирован из Омска в Иркутск. По прибытии туда в январе 1920 года был арестован властями Народ-

ного революционного правительства, но через месяц освобожден “за отсутствием состава преступления”²⁰.

Возвращение Евгенова в Сибирь станет более понятным, учитывая следующие обстоятельства.

В то время как Николай Иванович, демобилизовавшись, уехал на Дальний Восток, а затем в США, его бывший начальник экспедиции Б. А. Вилькицкий возглавил Гидрографическую Западно-Сибирскую экспедицию для изучения Северного Ледовитого океана. Однако из-за частого переподчинения экспедиции то одному, то другому ведомству гидрографические работы двигались медленно. Не хватало специалистов, плохо было с финансированием.

18 апреля 1919 года Вилькицкий писал морскому министру правительства Колчака, что все кредиты на экспедицию или наибольшую их часть надо бы получить от Омского центрального правительства. В докладной также говорится: «Мною получено письмо из Вашингтона о том, что там при посольстве служат лейтенанты Евгенов и Никольский, участники моей экспедиции в 1913, 1914 и 1915 годах. Очень прошу Вашего содействия в том, чтобы эти два офицера были срочно назначены во вверенную мне экспедицию, так как здесь крайний недостаток в офицерах достаточно опытных для плавания в Ледовитом океане. Особенно мне нужен лейтенант Евгенов, которому я готов поручить всякую ответственную должность в экспедиции»²¹.

Думается, что Николай Иванович согласился с предложением правительства Колчака, так как мечтал заняться гидрографическими работами, тем более с Б. А. Вилькицким. Весомым аргументом также было желание вернуться в Россию.

²⁰ РГАЭ. М. Личный Ф. 579. Оп. 1.

²¹ Красный архив // Исторический журнал. Т. 1 (104). 1941. С. 169.

Глава III

ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В АРКТИКУ (к устьям рек Лены и Оленека)

*«В воротах Азии, в объятиях метели,
Где сосны в шубах и в тулупах ели, —
Несметные богатства затая,
Лежит в сугробах родина моя».*

(Н. Заболоцкий)

Вскоре после установления в Якутии советской власти правительство приступило к осуществлению мероприятий по освоению этого богатого и обширного края и в первую очередь, конечно, его транспортных путей.

В 1920 году Управление Восточно-Сибирского водного транспорта совместно с Главным гидрографическим управлением снарядило экспедицию в устье реки Лены и бухту Тикси. Хотя в дооктябрьский (1917 год) период там уже несколько раз производились исследовательские работы, однако возможности развития судоходства в этом районе так и не были выяснены. В задачу экспедиции входило подробное обследование дельты Лены и составление атласа карт. Начальником экспедиции стал гидрограф и опытный полярный моряк Ф. А. Матисен*, а его помощником — Н. И. Евгенов. Николай Иванович считал, что ему повезло с начальником — отличным специалистом, хорошим организатором. Небольшую тетрадку в клетку, плотно, без абзацев исписанную карандашом, — дневник Матисена — Николай Иванович бережно хранил все годы²². Записи Федора Андреевича иногда совпадают с записями Николая Ивановича, иногда дополняют зарисовки быта того времени.

В «Автобиографии» Николай Иванович пишет об этом периоде очень кратко: «С марта 1920 года стал работать в Бюро Исследований Лено-Байкальского управления водного транспорта в Иркутске заве-

²² Сейчас дневник Матисена находится в Российском государственном архиве экономики в Москве. (РГАЭ. Личный Ф. 579. Оп. 1. Р. 5.)

дующим гидрографическими работами экспедиции к устью Лены, совершенной в 1920 году. С мая 1920 года был мобилизован в РККА с зачислением в состав Гидрографического Управления УВМС с командированием для экспедиционных работ в Лено-Байкальское управление водного транспорта НКПС»²³.

В апреле 1920 года Евгенов присоединился к Матисену, который уже работал в Иркутске над снаряжением экспедиции. Это было трудное дело: ни продовольствия, ни материального оборудования не хватало, все приходилось собирать по крохам в разных учреждениях. Особенно плохо было с теплой одеждой и обувью.

С грехом пополам закончив все приготовления, личный состав экспедиции отправился из Иркутска обозом в селение Качуг, расположенное на верхней Лене, откуда предстояло пройти около 4 800 км по реке до места работ. Добирались до Киренска сплавленным способом, дальше до Якутска на пароходе. «После полуголодной жизни в Иркутске, — пишет Николай Иванович в своем дневнике, — участники экспедиции быстро восстанавливали свои силы, уничтожая продукты, которые удавалось выменять во время остановок на табак, предусмотрительно закупленный в Иркутске».

В Якутске экспедиция получила свои плавсредства: железную баржу «Внучка», вельбот с подвесным мотором, две морские шлюпки и небольшой, но мореходный пароход «Лена». Этот пароход пришел в 1878 году северным морским путем из Норвегии до устья Лены вместе со знаменитой «Вегой» А. Э. Норденшельда. «Вега» пошла дальше до Владивостока, а «Лена» стала работать в Ленском речном бассейне. Оба судна еще в 1877 году были приобретены А. М. Сибиряковым для полярной экспедиции А. Э. Норденшельда²⁴.

В 1920 году, как и в предыдущие годы, «Лена» должна была довести на буксире до дельты караван из четырех рыбачьих барж с рыбаками и их домашней утварью, с бочками для рыбы, снастями. К каравану присоединили и экспедиционную «Внучку».

16 июня караван тронулся в путь. Началось знакомство с рыбаками. Из разговора с одним из них, пожилым якутом А. Величкиным, выяснилось, что он во время охоты в тундре на южном побережье бухты Тикси видел небольшой пласт каменного угля, выходящий на поверхность. Руководство экспедицией живо заин-

²³ РГАЭ. М. Личный Ф. 579. Оп. 1.

²⁴ Балязан В. Имя на карте // Встречи с историей. М.: Молодая гвардия, 1987. С. 122–128.