

ЗАПИСКИ
ПО ГИДРОГРАФИИ,

ИЗДАВАЕМЫЯ

Главнымъ гидрографическимъ управленіемъ.

Подъ редакціей С. А. Совьтова.



ТОМЪ XL.

Выпускъ 1.



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1916.

КАТАЛОГЪ
АТЛАСОВЪ и КАРТЪ,

ХРАНЯЩИХСЯ

ВЪ ДЕПО МОРСКИХЪ КАРТЪ и КНИГЪ

ГЛАВНАГО ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО УПРАВЛЕНІЯ
МОРСКОГО МИНИСТЕРСТВА.

ЧАСТЬ II.

Частные карты и планы морей всего свѣта, кромѣ водъ,
омывающихъ берега Европейской Россіи.



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

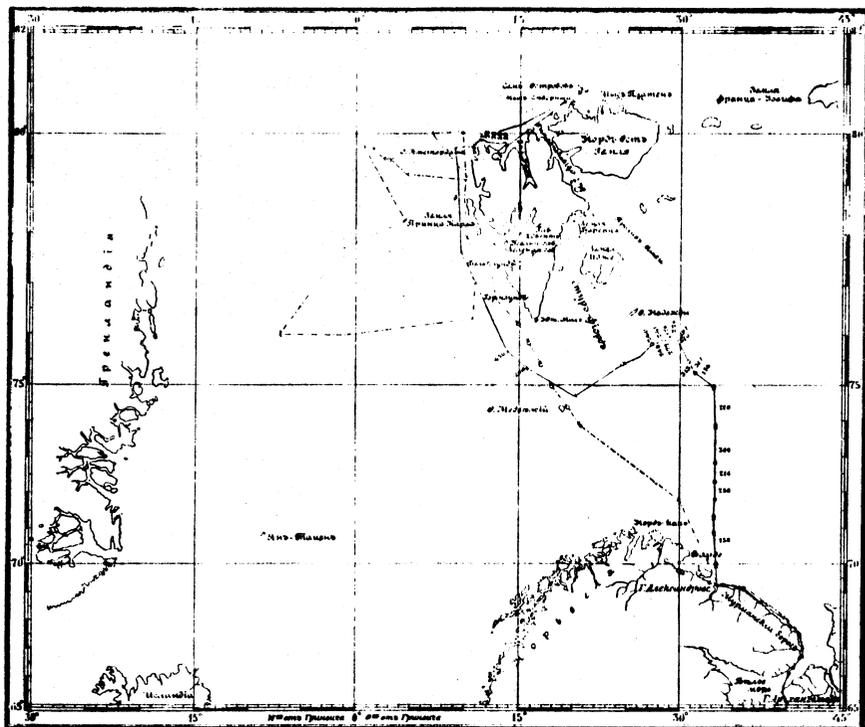
(Предварительный отчетъ).

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

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

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

отвѣта получено не было. Только въ началѣ 1915 года стало извѣстно, что «Эклипс» остановился на зимовку подъ широтой 75°45' N и долготой 92° O отъ Гринвича, около мыса Штеллингъ. Такъ какъ одновременно съ извѣстіемъ объ «Эклипсѣ» выяснилось



Карта пути судна «Герта» во время плаванія экспедиціи для поисковъ лейт. Брусилова и его спутниковъ въ 1915 г.

— Путь впередъ. - - - Путь обратно. ○ ○ ○ ○ Гидрологическія станціи.

положеніе Гидрографической экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго океана подъ начальствомъ флигель-адъютанта Б. А. Вилькицкаго, затертой льдами около 76°40' N широты и 100°20' O долготы, т. е. относительно близко отъ «Эклипса», то въ виду этого капитану Свердрупу предписано было оказать возможное содѣйствіе Экспедиціи флигель-адъютанта Вилькицкаго; кромѣ того Главнымъ гидрогра-

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

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

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

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

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

Дѣло организаціи Экспедиціи стало двигаться быстро.

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

удалось окончить въ 3 дня, благодаря содѣйствию Дирекціи мазковъ и лодки Бѣлаго моря, причѣмъ было сгружено съ «Герты» и отправлено въ г. Красноярскъ около 1000 пудовъ различныхъ консервовъ, теплѣе платье, часть библиотеки и проч. Всѣ запасы, хранившіеся зиму въ трюмѣ «Герты», по осмотрѣ оказались вполне доброкачественными.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Стали на бочку недалеко отъ городской пристани. Въ тотъ же вечеръ явился на судно лодманъ, норвежець Адольфъ Стенерсенъ, прїѣхавшій въ Александровскъ изъ Тромсѣ два дни тому назадъ. Стенерсенъ — старикъ 72 лѣтъ производитъ впечатлѣніе человѣка еще очень крѣпкаго; знаетъ нѣсколько англійскихъ словъ, постоянно перемѣшиваетъ ихъ съ нѣмцами и норвежскими. На стѣрвѣ плавать 48 лѣтъ, и нывѣшнее путешествіе къ Шпицбергену будетъ счетомъ 17-е. Между прочимъ былъ лодманомъ на «Баканѣ» въ Экспедиціи 1899 года во время градуснаго измѣренія; доста-

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

Итакъ, весь составъ экспедиціи теперь на лицо. Всѣхъ насъ 21 человекъ, а именно: 9 матросовъ, 2 кочегара, поварь, вѣстовой, радіо-телеграфистъ, машинистъ, механикъ, 2 штурмана, лодманъ и капитанъ.

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



Рис. 1. Погрузка угля въ г. Александровскѣ.

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

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

меридиану 33°30' О. Съ полудня началъ производить метеорологическія наблюденія, ознакомивъ предварительно съ планомъ наблюденій обоимъ штурмановъ, которые бы могли всегда въ случаѣ необходимости замѣнить меня. Въ 5 час. вечера пришли на 70° широты



Рис. 2. Разсыпной ледъ.

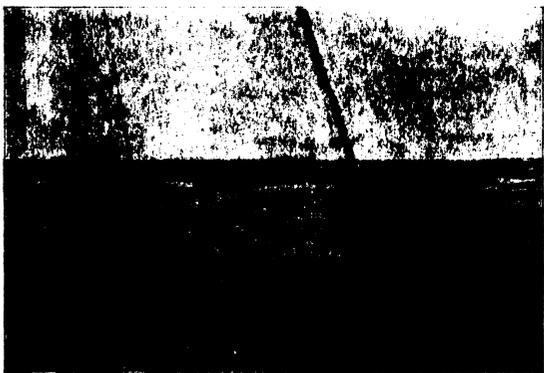


Рис. 8. Разсыпной ледъ.

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

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

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

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



Рис. 4. Торосистыя ледовыя поля.



Рис. 5. Ровныя ледовыя поля.

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

логической станціи. Температура воды значительно понизилась; на поверхности -1.2° , на глубинѣ 25-ти метровъ -1.6° .

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

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

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

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

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

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

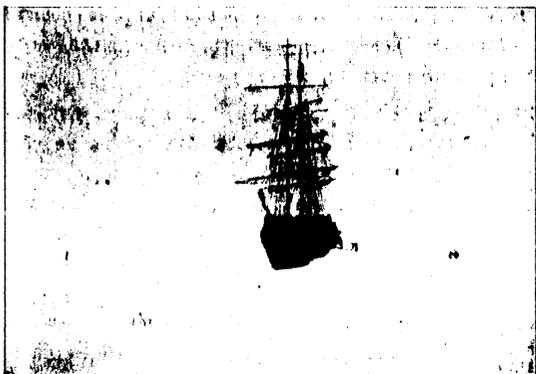


Рис. 6. «Герта» сжата льдомъ.



Рис. 7. Вернуть прѣсную воду.

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

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

28-е июня. Вчерашній расчетъ оказался правильнымъ. Утромъ туманъ разсѣялся и на NW можно было различить очертанія земли и на ней блестящія мѣста, очевидно ледники. Мѣсто по обсервации: широта $76^{\circ}9\frac{1}{3}'$ N, долгота $29^{\circ}39'$ O. Вѣтеръ сталъ немного мѣняться и къ 8 часамъ вечера подулъ уже отъ NNO. Температура въ полдень поднялась до $+9,3^{\circ}$; большая часть дня прошла безъ тумана и при ясномъ горизонтѣ. Ледъ сжатъ; видны небольшія полыньи только на S и SO.

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

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

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

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

никакого смысла жечь уголь. Температура воздуха утром $-1,0^{\circ}$; ветер от N около 5 метров в секунду. Весь рангоут обледенел; к полудню температура поднялась до $+2,0^{\circ}$, и громадные ледяные сосульки стали падать на палубу, с шумом разбиваясь на множество мелких осколков. Собаки пришли в ужас, подняли вой, стали рваться с цепей, так что пришлось всех их накрыть брезентом. Вечером заметили медведицу с двумя маленькими медвежатами; зверь оказался очень осторожным и близко к судну не подошел. Пробовали догнать, но глубокий и рыхлый снег не позволял идти даже на лыжах.



Рис. 8. Остров Надежды.

4/17 Июля 1915 г. 5 ч. 30 м. вечера. Ясно. Пеленг NW 60° .

Расстояние около 40 миль.

К вечеру на следующий день место по обсервации — широта $76^{\circ}00' N$, долгота $27^{\circ}38' O$; взял пробы воды (XI станция). Температура воды на поверхности — $1,35^{\circ}$, на глубине 50 метров — $1,73^{\circ}$; придонная $+0,65^{\circ}$.

4-е июля. Около 5-ти часов дня на северо-востоке горизонт прояснился и с марса хорошо видеть даже простым глазом о-в Надежды, в виде громадной скалы с довольно ровной вершиной, покрытой снегом; все пространство по направлению к острову забито сплошным льдом; достичь земли, повидимому, нет никакой возможности. Контур острова Надежды удалось зарисовать. Место по обсервации в полдень: широта $76^{\circ}15' N$, долгота $27^{\circ}26' O$. В юго-восточном направлении в 2 часа утра следующего дня милях в 10 от «Герты» видно [было небольшое промышленное парусное судно, двигавшееся в различных направлениях, вероятно вдоль кромки льда. В течение следующих двух дней несколько раз делали попытку пробиться к югу; но удалось продвинуться не больше, чем на $\frac{1}{2}$ мили; ветер OSO, туман целые дни; средняя суточная температура воздуха $+10^{\circ}$.

7-е июля. Наконец подул давно ожидаемый западный ветер, и результат оказался почти немедленно. С 5 часов вечера сразу появились в направлении на OSO полыньи, и явилась возможность двигаться с большим успехом, чем в прошлые дни, а следовательно и надежда на скорое освобождение от льда. Насколько раз приходилось останавливаться, так как силой машины судно не могло раздвинуть ледовых полей. В полночь из бочки была видна на OSO чистая вода. Под утро 8-го вошли в небольшое пространство очень мелкого льда, но так [плотно смерзшегося, что пришлось несколько часов простоять, ожидая «развода».



Рис. 9. На руль во время лавировки во льдах.

Во время лавировки между ледовыми полями за последние трое суток мне пришлось несколько раз наблюдать, как небольшой ледяной выступ, длиною не больше одного аршина и незначительной толщины, упираясь в скулу корабля совершенно останавливал его, и только после двух часов непрерывной работы машиной удавалось иногда раздвинуть лед и дать судну достаточное место для прохода. На некоторых норвежских промысловых судах в таких случаях употребляются чугунные бабы, весом около 10 пудов, которые, падая с борта, отламывают выдающиеся с ледового поля небольшие куски льда. По моему мнению этот способ не рационален, так как большой вес чугунной бабы требует или специального приспособления или же затраты большой физической силы нескольких человек и кроме того, при ударе

объ ледъ такая баба легко можетъ отскакивать и ударять по борту судна. Я полагаю, что въ подобныхъ случаяхъ лучше было бы примѣнять клинообразную пешню, въ родѣ обычно употребляемой для оковки судовъ, стоящихъ во льду, но сдѣлать ее пуда въ 2—8 вѣсомъ на соответствующей длиннѣ рукояткѣ. Нѣсколько уда-



Рис. 10. Кромка льда.

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

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

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

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

Насколько тяжелъ былъ ледъ, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ: войдя въ ледъ днемъ 21-го іюня, лавировали между ледяными полями преимущественно малымъ ходомъ въ теченіе 6-ти часовъ; считая въ среднемъ ходъ въ 3 узла, прошли во льду не болѣе 18-ти миль. 2-го іюля изъ бочки видны были большія поляны на SO, 7-го — въ томъ же направленіи видна была чистая вода. Видимость горизонта изъ бочки — 11.5 миль; такимъ образомъ свободное море было отъ насъ въ разстояніи не болѣе 15-ти миль и чтобы пройти такое пространство во льдахъ пришлось потратить 17½ сутокъ, т. е. двигаться со скоростью около ¼ мили въ сутки.

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

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

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

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



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

Рис. 12. Northern Grampians. Сѣверная часть—гора «Molasco». 18/26 Июля 1915 г. 8 ч. дня. Мгла. Пеленгъ NO 26°. Расстояние около 25 миль.



Рис. 13. Гора «Molasco». 18/26 Июля 1915 г. 11 ч. утра. Мгла. Пеленгъ NW 14°. Расстояние около 40 миль.



Рис. 14. Острогъ Vogelvang. 15/28 Июля 1915 г. 2 ч. 40 м. дня. Ясно. Пеленгъ NO 50°. Расстояние около 15 миль.

Hydrographic observations of the Isachsen Spitsbergen expedition 1909—1910, Земля Принца Карла при подходѣ къ ней съ юго-

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

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



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

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

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



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



Рис. 17. North Gat—западная часть: Датский остров.
15/28 Июля 1915 г. 3 ч. дня. Ясно. Расстояние около 5 миль. Пеленгъ SO 56°.

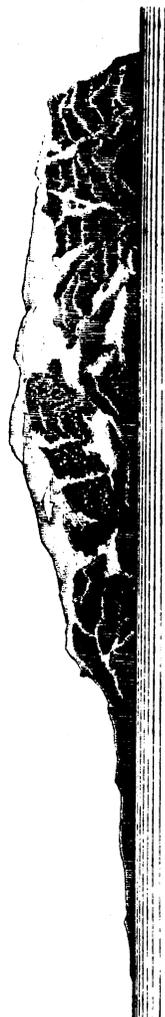


Рис. 18. North Gat—западная часть: островъ Амстердамъ.
15/28 Июля 1915 г. Ясно. Пеленгъ SO 56°. Расстояние около 5 миль.

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

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

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

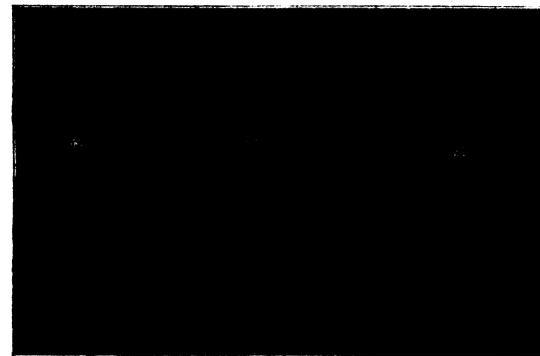


Рис. 19. Островъ Амстердамъ.

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

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

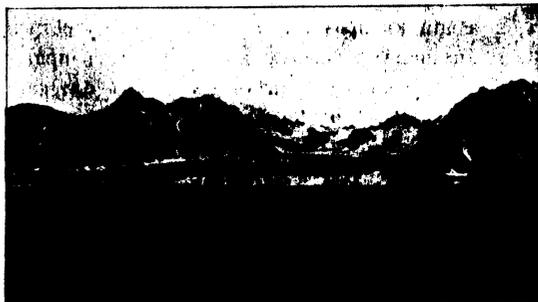


Рис. 20. Ледникъ въ North Gat.



Рис. 21. Датскій проливъ.

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

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



Рис. 22. Virgo Bay. Памятникъ Андре.



Рис. 23. Мысъ Старостинъ.

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

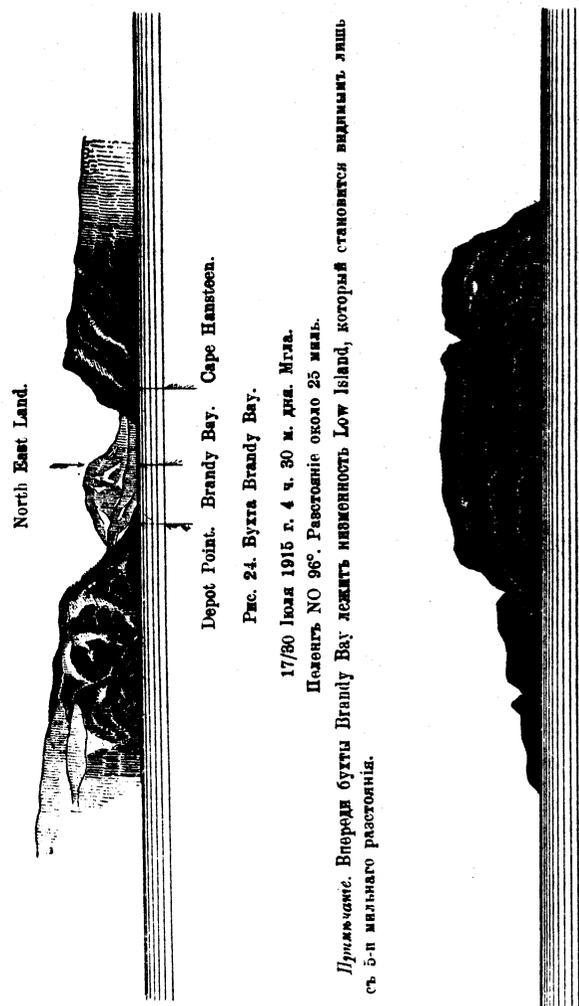
На этотъ разъ удалось безпрепятственно приблизиться къ мысу на разстояніе около 2-хъ кабельтовыхъ. Съѣхалъ съ партией на

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

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

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

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



North East Land.
Depot Point. Brandy Bay. Cape Hansteen.

Рис. 24. Бухта Brandy Bay.

17/80 Іюля 1915 г. 4 ч. 30 м. Дня. Мгла.
Целеуказъ NO 96°. Расстояние около 25 миль.

Примечаніе. Впередѣ бухты Brandy Bay лежитъ неизменная Low Island, который становится видимымъ лишь съ 5-и мильнаго расстоянія.

Рис. 25. Островъ Walden.

18/81 Іюля 1915 г. 12 ч. 30 м. пополуночи. Пасмурно.
Расстояние около 10 миль. Целеуказъ SO 77°.

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

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

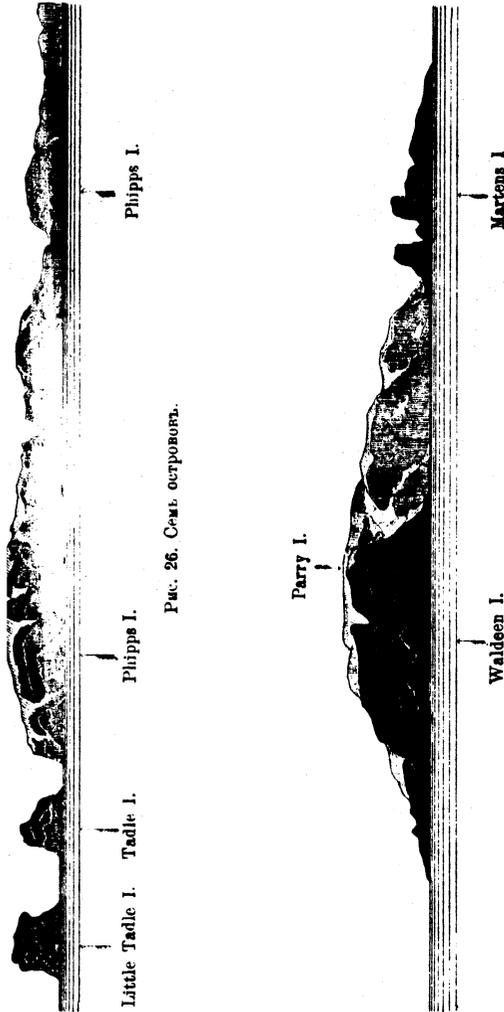


Рис. 26. Семь острововъ.

Рис. 27. Острова Walden и Семь острововъ.

18/21 июля 1915 г. 4 ч. дня. Ясно. Пеленгъ NO 85°. Расстояние около 20 миль.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Рис. 28. Finnes haven.

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

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

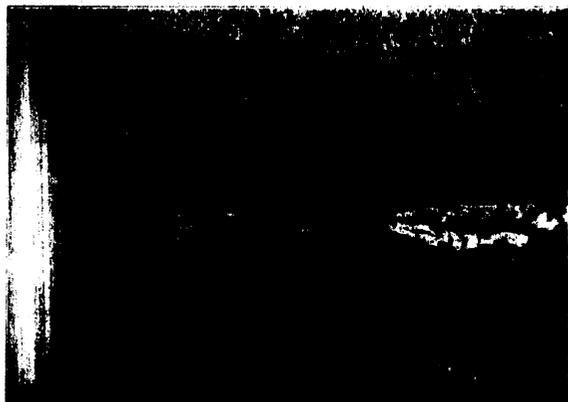


Рис. 29. Американскія угольныя копи въ Green Harbour'ѣ.



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

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

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

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



Рис. 31. Радио-станція. Общій видъ.



Рис. 32. Радио-станція. Внутренній видъ.

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

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



Рис. 83. Радио-станція. Моторное отдѣленіе.

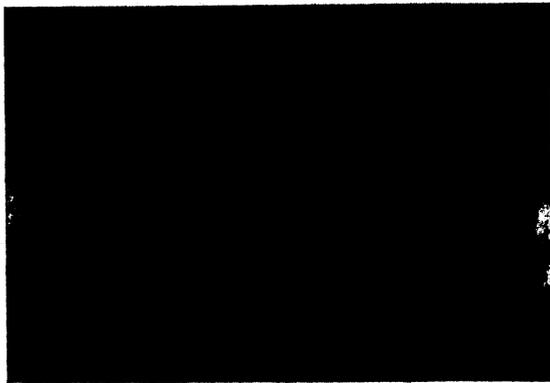


Рис. 84. Радио-станція. Аккумуляторное отдѣленіе.

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

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

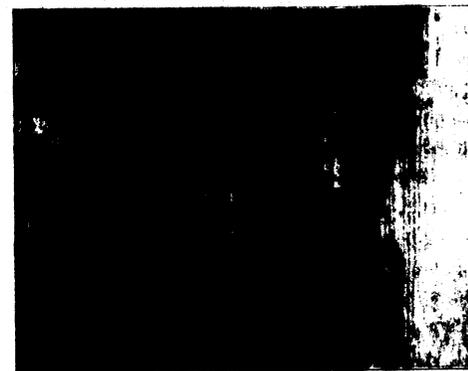


Рис. 85. Радио-телеграфная рубка.



Рис. 86. Китобойный заводъ.

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

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

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

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

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

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

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

счисленію: широта 79°38' N, долгота 3°15' O. Вѣтеръ стихъ, пасмурно, температура воздуха —1,2°; справа по курсу—неполоманный полярный ледъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11-го сентября въ 1 ночи вѣтеръ отошелъ къ SSO; въ 1 часъ 40 минутъ увидѣли проблескъ Городецаго маяка и въ то же время вслѣдствіе начавшейся свѣжной пурги потеряли изъ вида передовыя суда. Въ 2¹/₂ часа утра стало яснѣе и мы увидѣли по лѣвому траверсу огня 9 судовъ, которыя немедленно повернули и пошли намъ въ кильватеръ. Въ 5 часовъ вечера подошли къ Сосновецкому маяку и взяли курсъ къ Зимнимъ Горамъ.

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

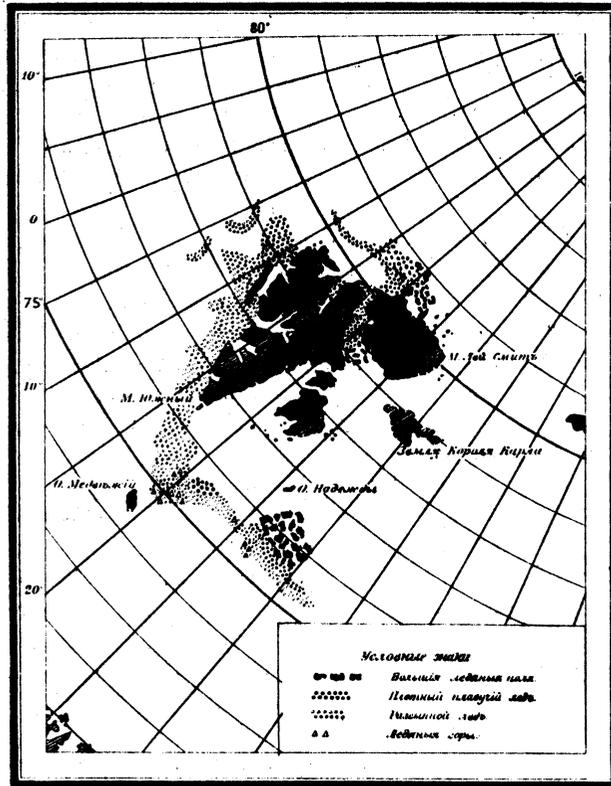
Итакъ, плаваніе Экспедиціоннаго судна «Герта» продолжалось съ 6 іюня по 12 сентября 1915 года, т. е. 99 сутокъ и за это время пройдено 3866 миль.

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

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

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

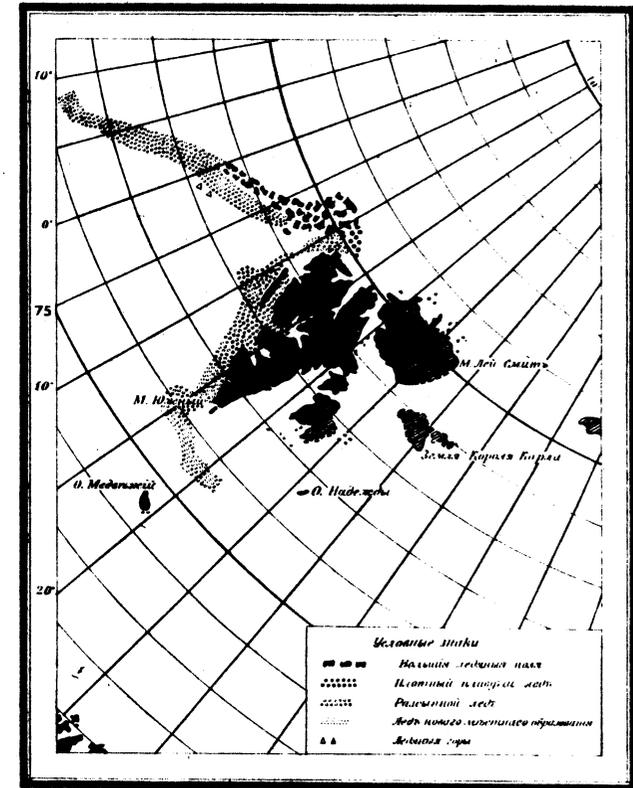
начавшая отъ South Cape, были окружены поясомъ плотнаго льда, достигающимъ мѣстами ширины 25 миль. Всѣ бухты и фіорды были забиты льдомъ и чтобы пробиться черезъ ледовой барьеръ въ Айсъ-Фіордъ, намъ пришлось затратить 9 сутокъ. Изъ 24 паро-



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

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

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



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

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

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

За все время наблюдений наибольшая высота ртутнаго барометра, исправленная при 0°, была 773,42 мм., наименьшая—745,73 мм., показанія барометра вполне совпадали все время съ показаніемъ anerоида и записью двухъ барографовъ.

Наибольшая температура воздуха была + 9,3° Ц, наименьшая—2,2°

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

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

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

Наибольшая температура воды на поверхности за все время плаванія была + 8,9 Ц., наименьшая—1,5°

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

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

1 наблюдение.

9 июля 8 ч. утр.	толщ. льдины 1 м.	88,4 см.	Темп. воды	0°	Темп. в. в.д.	+ 1;1
10 » » »	»	1 » 76,8	»	»	+ 0;2	» » + 0;6
11 » » »	»	1 » 71,9	»	»	- 0;2	» » + 2;1
12 » » »	»	1 » 67,5	»	»	- 0;2	» » - 1;2
13 » » »	»	1 » 64,5	»	»	- 0;4	» » - 0;5

2 наблюдение.

14 июля 8 ч. утр.	толщ. льдины 2 м.	14 см.	Темп. воды	- 0;5	Темп. в. в.д.	- 0;2
15 » » »	»	2 » 9,2	»	»	- 1;3	» » - 0;1

3 наблюдение.

15 июля 8 ч. вѣч.	толщ. льдины 1 м.	15 см.	Темп. воды	- 1;5	Темп. в. в.д.	+ 0;6
16 » 8 ч. утр.	»	1 » 11,7	»	»	- 1;2	» » + 1;0
16 » 8 ч. вѣч.	»	1 » 10	»	»	- 1;1	» » 0°

Такимъ незначительнымъ количествомъ наблюдений пришлось, къ сожалѣнію, ограничиться.

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

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

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