

Л. Старокадомский

**Через Ледовитый океан из
Владивостока в Архангельск**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Л11

Л11 **Л. Старокадомский**
Через Ледовитый океан из Владивостока в Архангельск / Л. Старокадомский –
М.: Книга по Требованию, 2015. – 92 с.

ISBN 978-5-458-40898-1

ISBN 978-5-458-40898-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ЧЕРЕЗЪ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ—ИЗЪ ВЛАДИВОСТОКА ВЪ АРХАНГЕЛЬСКЪ.

Если открытіе Земли Императора Николая II привлекло вниманіе широкихъ круговъ общества къ работамъ и плаванію Гидрографической Экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго океана, произведеннымъ въ 1913 году, послѣдующее плаваніе судовъ этой экспедиціи оказалось не менѣ примѣчательнымъ и памятнымъ, такъ какъ *впервые* вышедшіе изъ Тихаго океана корабли прошли Ледовитымъ моремъ до Архангельска.

Плаваніе это, продолжавшееся съ 24-го іюня 1914 г. по 3-е сентября 1915 г., дало большое количество матеріаловъ по разнымъ отраслямъ знаній, такъ какъ разнообразныя и разностороннія наблюденія производились и во время собственно плаванія и—особенно во время вынужденной зимовки въ высокихъ широтахъ. Подробная обработка и сводка полученныхъ данныхъ не можетъ быть произведена въ настоящее время по вполне понятнымъ причинамъ, но надо надѣяться, что тотчасъ по минованіи трудныхъ условій будетъ приступлено къ разработкѣ обширнаго и рѣдкаго матеріала. До тѣхъ поръ приходится довольствоваться лишь нѣкоторыми, наиболѣе общаго характера и не вполне точными свѣдѣніями о результатахъ изслѣдованій и наблюденій.

І. Плаваніе въ 1914 году.

Въ составъ Гидрографической Экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго океана входили, какъ и въ предыдущіе годы (*) транспорты-ледоколы «Таймырь» и «Вайгачъ». Командиромъ пер-

(*) Открытіе новыхъ земель въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ. Д-ръ Л. Старокадомскій. Петроградъ. 1915 г.

ваго былъ флигель-адъютантъ капитанъ 2-го ранга Б. А. Вильицкий, и. д. Начальника экспедиціи. На транспортѣ «Таймырь» находились помощники Начальника экспедиціи, лейтенанты А. Н. Жоховъ (вскорѣ перешедшій на транспортъ «Вайгачъ»), А. М. Лавровъ, Н. И. Евгеновъ, Д. Р. Анцевъ, инженеръ-механикъ капитанъ 2-го ранга Д. А. Александровъ (летчикъ), инженеръ-механикъ старшій лейтенантъ А. Г. Фирфаровъ, докторъ медицины Л. М. Старокадомскій, 41 чел. нижнихъ чиновъ и 1 вольнонаемный поваръ. Личный составъ транспорта «Вайгачъ» былъ слѣдующій: командиръ — капитанъ 2-го ранга П. А. Новопащенко, помощники Начальника экспедиціи, лейтенанты Н. А. Гельшертъ, Н. А. фонъ-Транзе (вскорѣ перешедшій на тр. «Таймырь»), К. К. Неупокоевъ, мичманъ А. Г. Никольскій, инженеръ-механикъ мичманъ А. Н. Ильинскій, докторъ Э. Е. Арнольдъ, 39 нижнихъ чиновъ, двое вольнонаемныхъ (поваръ и вѣстовой-буфетчикъ). Кромѣ постоянного судового состава, на транспортѣ «Вайгачъ» находились свободный художникъ Сахаровъ, оставившій корабль по приходѣ въ Колючинскую губу, и ученикъ московскаго технического училища Подпругинъ, отправлявшійся изъ Владивостока къ роднымъ въ гор. Петропавловскъ на Камчаткѣ.

Главная задача, поставленная въ 1914 г. экспедиціи, заключалась въ проходѣ Ледовитымъ океаномъ до Атлантическаго океана; различныя гидрографическія работы предписывалось производить въ предѣлахъ, не мѣшающихъ преслѣдованію главной цѣли. Если-бы, какъ это уже имѣло мѣсто во время плаванія 1913 года, встрѣтились непреодолимые препятствія къ исполненію важнѣйшей задачи, судамъ оставалось возвращаться въ г. Петропавловскъ на Камчаткѣ, гдѣ они должны были, въ такомъ случаѣ, ждать дальнѣйшихъ распоряженій. Послѣдующія событія были, какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго изложенія, таковы, что подобное отступленіе оказалось невозможнымъ.

На каждомъ изъ судовъ экспедиціи находился запасъ провизіи почти на 1½ года, шерстяная и мѣховая одежда, санки, лыжи, инструменты для работъ во льду, приборы для производства описныхъ, гидрологическихъ, метеорологическихъ и

зоологических работъ. На тр. «Таймырь», кромѣ того, былъ погруженъ специально приобретенный гидро-аэропланъ.

По примѣру прежнихъ лѣтъ, для пополненія запасовъ угля и воды и для снабженія свѣжимъ мясомъ на нѣкоторое время, передъ самымъ началомъ плаванія въ Ледовитомъ океанѣ, изъ Владивостока былъ отправленъ въ заливъ Провидѣнія на Чукотскомъ полуостровѣ транспортъ «Тоболъ». Въ этомъ году тр. «Тоболъ» долженъ былъ сопровождать суда экспедиціи и въ самомъ Ледовитомъ океанѣ, до встрѣчи со льдами и во всякомъ случаѣ не далѣе устья р. Колымы. Командиромъ тр. «Тоболъ» былъ лейтенантъ М. Н. Жеденовъ.

Былъ великолѣпный тихій и ясный лѣтній день, когда въ шестомъ часу пополудни 24-го іюня 1914 г. «Таймырь» и «Вайгачъ» простились съ красивой бухтой Золотой Рогъ и ушли въ море, разставшись, вѣроятно, навсегда съ Владивостокомъ.

Суда направились къ Сангарскому проливу, чтобы, по выходѣ изъ него, произвести гидрологическія изслѣдованія въ области одного изъ южныхъ Курильскихъ проливовъ и въблизи находящейся у японскихъ береговъ глубокой впадины дна Тихаго океана. Въ ночь на 26-е открылся находящійся передъ входомъ въ Сангарскій проливъ о. Ошима, а затѣмъ и берегъ о. Іезо. Въ 7 ч. утра на тр. «Таймырь» сломалось нырляло трюмно-машинной помпы и такъ какъ запасного на судахъ не имѣлось, было рѣшено зайти для исправленія поврежденія въ ближайшій портъ—Хакодате.

Въ Хакодате стоялъ на рейдѣ англійскій крейсеръ «Newcastle», направлявшійся въ г. Петропавловскъ, гдѣ съ нимъ въ послѣдствіи экспедиція вновь встрѣтилась.

Изъ Хакодате—маленькаго, живописно расположеннаго городка—суда ушли въ 2 ч. дня 28-го іюня, въ 6 ч. вечера вышли изъ пролива въ океанъ, а 29-го и 30-го занимались гидрологическими изслѣдованіями. Работы затруднялись значительной зыбью отъ SO, при чемъ при застопоренной машинѣ развивалась порядочная качка, съ размахами до 26° на бортъ. Въ первый день достали глубину 2306 саж., взяли нѣсколько образцовъ воды для химическаго изслѣдованія, опре-

дѣлялись температура и удѣльный вѣсъ воды, содержаніе раствореннаго въ водѣ кислорода, производилось собираніе планктона (мелкія животныя и растенія, населяющія толщу воды) съ разныхъ глубинъ. Во второй день работъ оборвалась струна, на которой былъ спущенъ на 9000 метровъ маленький батометръ Сигсби. Боясь потерять второй (и послѣдній) батометръ этого вида, который могъ-бы понадобиться въ случаѣ нахожденія большихъ глубинъ въ Ледовитомъ океанѣ, прекратили работы по обследованію этой части моря и въ 6 ч. вечера пошли въ Петропавловскъ. Температура воды, достигавшая на поверхности моря $14^{\circ},8$, понижалась до глубины 100 метровъ, гдѣ равнялась всего $+0^{\circ},2$, постепенно повышаясь затѣмъ съ глубиною до $2^{\circ},5$.

Ночью на 1-е іюля простояли около часа, такъ какъ на «Вайгачѣ» отдался соединительный винтъ винта и было необходимо тотчасъ покрѣпить его. Въ этотъ день замѣтили въ морѣ пустой кунгасъ (рыболовную шлюпку), весь обросшій морскими уточками и, видимо, давно плавающій по волѣ волнъ и вѣтра. Слѣдующіе два дня шли въ густомъ туманѣ; зыбь стала замѣтно меньше.

4-го іюля пришли ко входу въ Авачинскую губу, простояли нѣкоторое время изъ-за тумана и днемъ подошли къ г. Петропавловску, заставъ на рейдѣ «Якутъ» и «Newcastle».

Англійскій крейсеръ приходилъ въ Петропавловскъ съ цѣлью поставить памятникъ на могилѣ капитана Clark'a, спутника знаменитаго Кука. Городъ торжественно и тепло привѣтствовалъ иностранныхъ гостей, команды русскихъ военныхъ судовъ приняли участіе въ парадѣ англійскихъ моряковъ въ день открытія памятника.

Почтенное намѣреніе англичанъ, какъ будто, привело въ нѣкоторое смущеніе мѣстную администрацію. Дѣло въ томъ, что нельзя было сказать, гдѣ именно находится могила капитана Клерка. Извѣстно было, что 18 апрѣля 1779 года прибыли въ Петропавловскъ два англійскихъ военныхъ судна, подъ командою капитана Клерка, «Resolution», и «Discovery»; 14 февраля 1779 г. Кукъ былъ убитъ на Сандвичевыхъ островахъ, послѣ чего принялъ начальствованіе надъ экспедиціею

Клеркъ. 5 іюня англійская эскадра ушла въ море; Клеркъ писалъ, что въ апрѣлѣ будущаго года снова придетъ въ Петропавловскую гавань, но 13 августа 1779 г. та же эскадра пришла въ Петропавловскъ подъ командою капитана Гора, съ тѣломъ умершаго въ пути Клерка. Клерка похоронили— «на сѣверной сторонѣ гавани англичане устроили ему могилу у березоваго дерева; обложили ее дерномъ и обнесли частоколомъ» (*). Мало того, въ 1787 г., въ бытность Лаперуза въ Петропавловской гавани (съ 25 августа по 19 сентября, съ кораблями «Boussole» «Astrolabe»), французы надъ могилою Клерка поставили небольшую гробницу съ вырѣзанною на мѣдной доскѣ надписью на французскомъ языкѣ о заслугахъ этого мореплавателя (**).

Въ маѣ 1818 г. Головинъ писалъ: «по новому расположенію города памятникъ, воздвигнутый офицерами корабля Надежды надъ могилою извѣстнаго Англійскаго мореплавателя Капитана Клерка, долженъ былъ бы стоять въ самой худой части города; почему Г. Рикордъ (***) рѣшился перенести его на другое, приличное мѣсто. Для сего надлежало и прахъ сего мужа перенести туда же; что онъ, съ согласія здѣшняго духовенства, и сдѣлалъ въ нашу бытность. Остатокъ гроба и прахъ были положены въ другой ящикъ, ... былъ перенесенъ къ назначенному мѣсту и опущенъ въ могилу» (****). Какъ бы то ни было, мѣсто погребенія Клерка нельзя было найти и небольшой памятникъ, въ видѣ каменной пирамиды съ соотвѣтственной надписью, поставили возлѣ церкви, неподалеку отъ памятника другому знаменитому мореплавателю—Берингу.

На слѣдующій день «Newcastle» ушелъ въ море, а черезъ день, 8-го іюля, вышла изъ Авачинской бухты и наша экспедиція. «Вайгачъ» пошелъ прямо въ заливъ Провидѣнія, а

(*) Сгибневъ. Историческій очеркъ главнѣйшихъ событій на Камчаткѣ. Морской Сборникъ, 1869 г. № 7, стр. 21—25,

(**) Сгибневъ. Стр. 35.

(***) Областной Камчатскій Начальникъ. Л. С.

(****) Головинъ. Путешествіе вокругъ свѣта на шлюпѣ Камчаткѣ. Спб. 1822 г. Стр. 153.

«Таймырь» вечеромъ 9-го подошелъ къ устью р. Камчатки, гдѣ на рыбо-консервномъ заводѣ запасся консервованной камчатской лососиной и рано утромъ 11-го отправился вслѣдъ за «Вайгачемъ».

Свѣжій вѣтеръ, встрѣтившій суда экспедиціи въ морѣ, вскорѣ послѣ выхода изъ Авачинской бухты, перешелъ въ штормъ отъ NO, силою до 22 метровъ въ секунду. Къ ночи 13-го вѣтеръ стихъ. Вечеромъ 14-го «Таймырь» услышалъ работу анадырской радіостанціи — самой сѣверной русской станціи въ Тихомъ океанѣ, на слѣдующее утро увидѣлъ «Вайгачъ», днемъ открылся берегъ Чукотскаго полуострова и въ 6 ч. вечера суда экспедиціи входили въ знакомую закрытую гавань Эмма въ обширномъ заливѣ Провидѣнія. Здѣсь уже стоялъ транспортъ «Тоболь», съ котораго тотчасъ начали принимать воду, выведя, вмѣстѣ съ тѣмъ, по одному котлу. На слѣдующее утро началась погрузка угля; при этомъ пользовались помощью корейцевъ-рабочихъ, взятыхъ изъ Владивостока «Тоболомъ».

Въ бухту Эмма 16-го іюля пришла небольшая моторная шхуна «Arctic», принадлежавшая А. В. Вонлярлярскому, занятому розысками золота въ отведенномъ ему для этого огромномъ районѣ въ Чукотскомъ и Анадырскомъ уѣздахъ. На «Arctic'ѣ» прибылъ въ Эмму много лѣтъ живущій тамъ торговецъ Томсонъ, только что побывавшій въ г. Номѣ на Аляскѣ. Отъ Томсона мы получили болѣе подробныя свѣдѣнія объ участи канадскаго судна «Карлукъ», помочь экипажу котораго было предложено нашей экспедиціи передъ самымъ уходомъ изъ г. Владивостока, вслѣдствіе просьбы Канадскаго правительства.

«Карлукъ» — судно экспедиціи Стефенсона, имѣвшей цѣлью изслѣдованіе района Ледовитаго океана къ сѣверо-востоку отъ Берингова пролива. Осенью 1913 года, когда судно находилось еще у ледяного припая матерого берега, Стефенсонъ съѣхалъ на берегъ для охоты и, возвратившись, не нашелъ своего корабля, который былъ измѣнившимся вѣтромъ оторванъ вмѣстѣ со льдомъ отъ берега и вынесенъ въ море. Шхуну «Карлукъ» продрейфовало за о. Геральдъ, къ NO отъ кото-

раго раздавило льдами. Находившіеся на суднѣ люди, среди которыхъ были эскимосы съ женами и дѣтьми, спаслись на о. Геральдъ, а потомъ перебрались съ него на о. Врангеля, гдѣ были принуждены остаться на зиму и обосновались въ бухтѣ Роджерсъ. Командиръ «Карлука», Бартлетъ, одинъ изъ наиболѣе опытныхъ полярныхъ мореплавателей, принимавшій участіе въ экспедиціяхъ Пири, отправилъ по льду на материкъ нѣсколькихъ изъ своихъ людей, но люди эти, повидимому, всѣ погибли. Не получая отъ посланныхъ извѣстій, Бартлетъ отправился съ двумя эскимосами въ серединѣ полярной ночи, въ самомъ концѣ декабря, на материкъ, благополучно добрался до чукотскихъ поселковъ, а оттуда въ гавань Эмма, изъ которой отплылъ въ Америку съ первымъ пароходомъ и принесъ извѣстія о гибели корабля и о положеніи несчастныхъ на необитаемомъ островѣ.

Для встрѣчи съ Бартлетомъ, который, какъ было извѣстно, долженъ былъ идти на помощь зимовавшему на о. Врангеля экипажу, для чего предоставлялось американское охранное судно «Беръ», «Таймырь», окончивъ погрузку угля и воды и взявъ свѣжее мясо, пошелъ 21-го іюля въ г. Номъ, расположенный на открытомъ берегу вблизи Берингова пролива.

Заходъ въ г. Номъ преслѣдовалъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, еще и другую цѣль. Находившійся на «Таймырѣ» гидро-аэропланъ не былъ достаточно испытанъ послѣ доставки его въ г. Владивостокъ, и проба аппарата была сдѣлана въ бухтѣ Эмма. При испытаніи сломалась хвостовая часть аппарата; предполагалось, что нужный для починки матеріалъ можно будетъ достать въ г. Номѣ. Это и удалось, дѣйствительно. (Рис. 1).

Зато не удалось увидѣть Бартлета, такъ какъ оказалось, что «Беръ» ушелъ въ море. Въ портѣ Кларенсъ, куда могло зайти это судно, «Таймырь» также не нашелъ его.

Заходъ въ г. Номъ имѣлъ, однако, чрезвычайно важное значеніе для участниковъ экспедиціи: придя туда 22 іюля, «Таймырь» получилъ извѣстія о войнѣ въ Европѣ. Неповѣрные размѣры войны и чрезвычайный масштабъ военныхъ дѣйствій, конечно, тогда еще не могли быть извѣстны, но и самый фактъ, что Россія находится въ войнѣ, былъ для экспеди-

ції совершенно неожиданнымъ. «Таймырь», пройдя къ мысу Дежнева, куда должны были подойти, по окончаніи чистки котловъ «Вайгача», оба оставшіеся въ гавани Эмма транспорта, извѣстилъ «Вайгачъ» и «Тоболъ» о войнѣ. Командиръ «Вайгача» получилъ порученіе идти съ «Тоболомъ» въ Ледовитый океанъ, при чемъ «Тоболъ» долженъ былъ пройти въ Колючинскую губу, а «Вайгачъ» — попытаться подойти къ о. Врангеля, для оказанія помощи экипажу «Карлука». «Таймырь»-же пошелъ въ устье р. Анадыря, чтобы по радіотелеграфу снестись съ Петроградомъ и узнать, не послѣдуютъ ли



1. Сборка гидро-аэроплана въ бухтѣ Эмма.

какія нибудь новыя распоряженія относительно экспедиціи, въ виду наступленія военныхъ дѣйствій.

Въ то время, когда «Таймырь» былъ у гор. Нома, «Вайгачъ» подходилъ къ о. Ратманова, западному изъ двухъ острововъ Діюмида, лежащихъ въ Беринговомъ проливѣ, между которыми проходитъ пограничная черта Россіи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ съ 1867 г., когда Россія уступила свои американскія владѣнія. Островъ Ратманова обитаемъ эскимосами, жилища и бытъ которыхъ нѣсколько отличны отъ встрѣчаемыхъ у эскимосовъ Сѣверной Америки и крайняго сѣверо-востока Азіи.

У поселка Ново-Мариньскаго, въ устьѣ р. Анадыря, гдѣ находится станція безпроводнаго телеграфа, «Таймырь» пробылъ до 30 іюля, отправивъ телеграммы въ Петроградъ, съ упоминаніемъ, между прочимъ, о стремленіи офицеровъ экспедиціи принять участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ и о приготовленіи судовъ къ бою и затопленію на случай встрѣчи съ германскимъ крейсеромъ «Лейпцигъ», о которомъ было извѣстно, что онъ погрузилъ уголь въ Санъ-Франциско и вышелъ въ море. Отвѣтъ высшаго начальства гласилъ, что слѣдуетъ постараться выполнить основную задачу плаванія; одновременно были получены напутственныя телеграммы Морского Министра и Начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія.

Врачу транспорта «Таймырь» пришлось въ этомъ поселкѣ, помимо обычнаго оказанія нѣсколькихъ врачебныхъ пособій, произвести—по предложенію мирового судьи и судебного слѣдователя Анадырскаго и Чукотскаго уѣздовъ—судебное медицинское вскрытіе вырытаго изъ могилы трупa, пролежавшаго въ мерзлой землѣ около 3 мѣсяцевъ.

Въ 6 ч. утра 1-го августа «Таймырь» обогнулъ мысъ Дежнева и вступилъ въ Ледовитый океанъ, а въ 1 ч. дня прошелъ траверсъ мыса Сердце-Камень, вечеромъ-же вошелъ въ Колючинскую губу, гдѣ засталъ «Тоболь», мачты котораго были видны изъ за косы задолго до входа въ губу. Оказалось, что «Тоболь» разстался съ «Вайгачемъ» еще 25 іюля, подлѣ мыса Икигуръ и съ тѣхъ поръ о «Вайгачѣ» не было извѣстій. На пути къ Колючинской губѣ и «Тоболь» и «Таймырь» встрѣчали по временамъ близъ берега рѣдкій разбитый ледъ, не мѣшавшій плаванію. Въ самую Колючинскую губу часто заходили отдѣльныя льдины, а «Тоболь» былъ даже сорванъ навалившимся льдомъ съ якорей, при чемъ потерялъ ихъ и сѣлъ на мель. Впрочемъ, во времени прихода «Таймыря», «Тоболь» уже снялся съ мели и поднялъ одинъ изъ якорныхъ канатовъ.

Въ Колючинской губѣ «Таймырь» пробылъ до 3 ч. дня 3-го августа; ночью съ 2 на 3-е была получена телеграмма съ «Вайгача», извѣщавшая, что онъ сутки уже стоитъ за-

тертый льдомъ въ 15 миляхъ къ Ost'y отъ мыса Гавай острова Врангеля. Температура воздуха въ эти дни колебалась между $+3^{\circ}$ и $+6^{\circ}$ Ц., дулъ слабый сѣверный вѣтеръ.

Выйдя изъ Колючинской губы, гдѣ тѣмъ временемъ «Тоболь» продолжалъ устраивать небольшой складъ угля на ближайшемъ берегу, «Таймырь» прошелъ сначала съ описью и промѣромъ до острова Колючина, заполнивъ, такимъ образомъ, оставленный здѣсь въ прежніе годы пробѣлъ. На пути встрѣтили моторный ботъ «Nigulik», шедшій по направленію Колючинской губы, и американскую китобойную шхуну «P. Jabler». Покончивъ съ описью, пошли къ о. Врангеля, пытаясь подойти къ нему съ юга и помочь, если будетъ нужно, «Вайгачу», подходившему къ острову съ востока.

Въ 8 ч. утра 4-го подошли къ кромкѣ разбитаго льда и шли затѣмъ вдоль нея, а затѣмъ вошли въ ледъ. Пробираясь въ немъ, увидѣли по носу о. Врангеля и справа—о. Геральдъ, а затѣмъ вскорѣ и тр. «Вайгачъ». Ледъ сталъ очень сплоченнымъ, состоя преимущественно изъ старыхъ торосистыхъ льдинъ, съ обломками ледяныхъ полей. Остановились миляхъ въ 30 отъ мыса Гавай, до «Вайгача» было миль десять. Какъ оказалось, «Вайгачъ» не могъ двигаться изъ за крупной льдины, вдвинувшейся своимъ подводнымъ тараномъ подвѣвѣ. Для освобожденія винта прибѣгали ко взрыванію льда и къ опилованію его при помощи водолазовъ. Видя совершенную невозможность подойти къ южному или восточному берегу острова Врангеля, рѣшили отказаться отъ намѣренія помочь экипажу «Карлука» и уйти въ Колючинскую губу для догрузки углемъ и водою съ «Тобола». Въ морѣ температура воздуха была ниже, чѣмъ въ закрытой Колючинской губѣ, и вечеромъ 4 августа было всего $+0^{\circ},2$ Ц.

Черезъ 5 часовъ хода во льду, «Таймырь» вышелъ на свободную воду и въ 4 ч. утра 6-го пришелъ въ Колючинскую губу. «Вайгачъ» пришелъ туда же днемъ, около половины второго. У «Вайгача» немного помятъ корпусъ и сломана одна лопасть винта. Съ 8 ч. утра на «Таймырь» начали погрузку угля. 7-го погрузка угля и приѣмка воды были кончены. Теперь на транспортахъ было по 590 тоннъ угля, всѣ