**ПОДВИГ «ТАЙМЫРА» И «ВАЙГАЧА»**

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) (1910–1915 гг.) была организована с целью разработки и освоения Северного морского пути. Специально для экспедиции на Невском заводе в Петербурге в 1909 году были построены два транспорта ледокольного типа — «Таймыр» и «Вайгач» — водоизмещением 1,5 тысяч тонн каждый и мощностью машин в 1,2 тыс. л.с. Суда снабдили радиостанциями с дальностью действия до 150 миль. Экипажи «Таймыра» и «Вайгача» подбирались из добровольцев ввиду чрезвычайной сложности и опасности данных исследовательских работ.

Задача, которая была поставлена Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана, была грандиозной – предстояло освоить и описать Северный морской путь как альтернативу южным океанским трассам. О необходимости освоения Россией северного пути писал еще Михайло Ломоносов, но в практическую плоскость вопрос перешел, как это часто бывает в России, в период кризиса. После поражения в русско-японской войне появилась необходимость в перемещении военных гражданских грузов не по югу, через Суэцкий канал, а по северу, вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Программа экспедиции была обширной, рассчитанной на пятилетний срок.

ГЭСЛО продвигалась северной акваторией с востока на запад. Эта экспедиция выполнила описание северного побережья Восточной Сибири и многих островов, собрала большое количество данных о течениях, ледовой обстановке, климате и магнитных явлениях.

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана в 1913 году открыла Землю Императора Николая II (ныне Северная Земля), что стало последним значительным географическим открытием на земном шаре. План экспедиции был разработан при активном участии А.В. Колчака. Штат экспедиции был укомплектован боевыми моряками. Сборы биологических и геологических коллекций осуществляли военные врачи Л.М. Старокадомский (на «Таймыре») и Э.Е. Арнгольд (на «Вайгаче»).

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, продолжавшаяся с 1910 по 1915 годы, оказалась одной из самых успешных в истории изучения Арктики русскими путешественниками.

В первые три года был выполнен огромный объем работ: были изучены Восточно-Сибирское и Чукотское моря, описаны Медвежьи и Новосибирские острова, а также часть материкового побережья.

22 июля 1911 года «Таймыр» и «Вайгач» вышли из Владивостока, 13 августа прошли через Берингов пролив, затем обогнули Новосибирские острова и, дойдя до бухты Тикси на севере Якутии, где лежала на боку выброшенная на берег шхуна «Заря» барона Э.В. Толля, повернули назад. Устье Колымы было последним местом гидрографических работ в 1911 года. В конце мая следующего года оба судна вновь покинули Владивосток, чтобы на этот раз произвести опись северных берегов Сибири, вплоть до устья Лены. Впервые корабль ледокольного типа «Таймыр» прошел севернее Новосибирских островов, ломая лед, путем, которым 12 лет до этого ушел на поиски оказавшейся мифической Земли Санникова полярный исследователь барон Э.В. Толль, погибший при пересечении одного из проливов.

Летом 1913 года из Петербурга пришел приказ – кораблям предписывалось пройти весь Северный морской путь, пробившись через льды в Архангельск. Командиром «Вайгача» в походе был назначен П.А. Новопашенный, а командиром «Таймыра» Б.А. – Вилькицкий. Общее руководство экспедицией осуществлял Б.А. Вилькицкий

В ходе плавания был открыт небольшой остров Малый Таймыр, а за проливом, буквально забитым невесть откуда взявшимися айсбергами, возникли очертания гористой земли с куполообразными, как на Земле Франца-Иосифа, ледниками. На следующий день, 4 сентября 1913 года моряки высадились на низменном берегу, и на высоком шесте взвился российский флаг. Было составлено описание новой земли, а 4 сентября 1913 года на мысе Берга был зачитан приказ начальника экспедиции о присоединении новых земель к России, в честь чего был дан торжественный салют. После открытия островов «Таймыр» и «Вайгач», не сумев пробиться сквозь льды, вернулись во Владивосток.

Сами моряки определили открытую ими землю как большой остров, назвав его Тайвай – в честь судов «Таймыр» и «Вайгач». Однако высочайшим указом земле, расположенной к северу от мыса Челюскин, было присвоено наименование «Земля императора Николая II»; острову, лежащему к северу от того же мыса, – «Остров цесаревича Алексея», а островку к юго-востоку от острова Беннета – «Остров Вилькицкого».

В 1914 году была предпринята очередная попытка штурма Северного морского пути. Остановить ее не смогло даже начало Первой Мировой войны.

На каждый корабль были приняты разнообразные приборы для морской и береговой съемки, метеорологических, астрономических и магнитных наблюдений, для исследования высоких слоев атмосферы, для физико-химического и бактериологического исследования воды, почвы и воздуха; специальные буры и пилы для работ со льдом; приборы для измерения глубины, взятия образцов воды с разных глубин и определения ее температуры, захвата образцов грунта, наблюдения за морскими течениями; тралы, драги, планктонные сетки; приборы для собирания на берегу зоологических и ботанических коллекций, образцов горных пород; специальная посуда для консервирования, хранения и пересылки биологических сборов, микроскопы.

7 июля 1914 года ледокольные пароходы снова вышли в море с целью. пройти весь Северный морской путь с востока на запад. На этот раз в экспедиции было большое новшество: на борт «Таймыра» был погружен гидросамолет. На этот самолет участники экспедиции возлагали большие надежды, как на могучее средство производить в затруднительных случаях ледовую, разведку. Однако техника самолетостроения была в то время еще низка и при первом же испытании в бухте Провидения гидросамолет вышел из строя. После изучения впадины Тускарора, обрамляющей с востока Командорские острова, пароходы прибыли в Петропавловск-на-Камчатке, а затем в бухту Провидения. Оттуда «Вайгач» взял курс к берегу Чукотки для их описи, а «Таймыр» отправился в порт Ном (Аляска) для переговоров о помощи команде американского судна «Карлук», перебравшейся на остров Врангеля после того, как «Карлук» 29 декабря 1913 года вблизи этого острова был раздавлен льдами.

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

14 августа, недалеко от открытого в 1913 году острова Вилькицкого, был открыт еще один остров. Затем пароходы в поисках «Земли Санникова» еще раз обогнули с севера Новосибирские острова. Для лучшего осмотра этого района они шли на значительном расстоянии один от другого.

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

5 сентября суда были зажаты льдами по западную сторону мыса Челюскина в расстоянии 16 миль одно от другого и стали на зимовку. На время зимовки неподалеку от кораблей были установлены метеорологические будки и сделана прорубь для батометрических исследований и наблюдений за нарастанием льда.

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

Больше всего участники экспедиции страдали от недостатка тепла и света. Из воспоминаний участника экспедиции: «Для экономии пиронафта перешли на освещение лампами с маленькими горелками. В жилых помещениях стало еще темнее. Донимал холод. По утрам в каютах температура понижалась до 8°. Пробовали топить вместо одного большого камелька в кают-компании несколько маленьких камельков в жилых каютах, но для всех помещений камельков не хватало, а там, где они были, становилось непомерно жарко. Пришлось вернуться к большому камельку... Больше всего страдали мы от холода в жилых помещениях. Бывали дни, когда в кают-компании температура не поднималась выше 7°. В каютах на подволоке и на палубе под столом и под койкой было скопление льда».

К счастью, еще в начале сентября удалось связаться по радио с судном «Эклипс», посланным на поиски пропавших без вести экспедиций Г.Я. Седова, Г.Л. Брусилова и В.А. Русанова и зимовавшим у мыса Вильда – в 275 км от «Таймыра». Через «Эклипс» радиосвязь была установлена и с Главным гидрографическим управлением Морского ведомства.

Гидрографическое управление для уменьшения продовольственного кризиса приказало отправить часть команды экспедиции к зимовке «Эклипса», откуда известный участник экспедиции Э.В. Толля, унтер-офицер Н.А. Бегичев, на приведенных им оленьих упряжках, доставил тридцать девять участников экспедиции в село Гольчиху на Енисее. Позднее за этими людьми зашел «Вайгач» и доставил их на остров Диксон.

Плавание в тяжелейших зимних условиях, часто переходящее в дрейф во льдах, продолжалось 14 месяцев. Все это время Б.А. Вилькицкому удавалось сохранять среди своих подчиненных дисциплину и порядок. Для экипажа проводились ежедневные прогулки по льду, устраивались занятия по изучению астрономии, курсы повышения квалификации, вечера чтения литературы, любительские спектакли, проводились даже матчи по футболу между экипажами судов. Между тем, на Большой Земле экспедицию считали пропавшей – связи с кораблями не было.

26 июля льды в районе зимовки ледокольных пароходов ослабли и дали возможность возобновить плавание. 17 августа суда подошли к острову Диксон, а 3 сентября 1915 года, не встретив на пути льдов, пришли в Архангельск, завершив свое беспримерное сквозное плавание вдоль северного фасада России. Северный морской путь был пройден и тщательно описан, открыты новые острова, проведено множество сопутствующих исследований.

Материалы экспедиции были переданы в архив, Б.А. Вилькицкий как руководитель экспедиции был удостоен золотой медали Русского географического общества, а также аналогичных наград Швеции, Франции и Норвегии.

Увы, в тот момент в Европе полыхала Первая Мировая война. Знаменитый норвежский полярный исследователь Р. Амудсен после ее завершения писал: «В мирное время экспедиция возбудила бы восхищение всего цивилизованного мира...» Последовавшая за Первой Мировой войной революция в России заставила на долгое время забыть и об открытиях экспедиции, и об именах ее героев, многие из которых вынуждены были эмигрировать из Советской России.

Плавания «Таймыра» и «Вайгача» увенчались многими открытиями и во многих отношениях оказались весьма поучительными. Прежде всего, впервые в истории было совершено сквозное плавание по Северному морскому пути с востока на запад. Были описаны большие участки морского побережья и многих островов, а также открыты и положены на карту острова, до того неизвестные. В 1913 году было совершено крупнейшее географическое открытие XX в. – открытие Северной Земли, коренным образом изменившее наше представление о режиме моря к северу от мыса Челюскина. Попутно во время этих плаваний было выполнено множество измерений морских глубин и собраны богатейшие материалы по ледовому, гидрометеорологическому и биологическому режиму морей по трассе Северного морского пути.

Следует отметить, что посылка для исследования Арктики одновременно двух судов вполне себя оправдала. Корабли неоднократно выручали один другого. Это было первое плавание судов ледокольного типа в восточной Арктике. Суда были снабжены радиотелеграфом. Правда, радиус действия судовых радиостанций был незначителен – всего около 150 миль, но все же суда имели непрерывную связь между собой, а в конце зимовки установили радиосвязь и с материком. Это было первое применение радио в Арктике.

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

Одновременно плавания «Таймыра» и «Вайгача» доказали, что надежное освоение Северного морского пути требует более мощной организации и большего использования самой современной техники.

В результате работ экспедиции под руководством Б.А. Вилькицкого начались регулярные морские грузоперевозки из Владивостока в устье Колымы и в Якутию. Эти рейсы прервались во время Гражданской войны, когда «Таймыр» и «Вайгач» захватили в Архангельске англичане. Однако уже в 20-х годах ХХ века «карские рейсы» в устье Енисея были возобновлены.

 В.В. Шигин