

**Н. Ф. Григорьев**

## **С ЛЮБОВЬЮ К АРКТИКЕ**

**(отрывок из книги)**



**В** 1946 г. в Якутске я получил однокомнатную квартиру в одном из домов Якутской научно-исследовательской мерзлотной станции Института мерзлотоведения им. В.А. Обручева АН СССР. Постепенно вошел в коллектив станции и со многими – А.И. Ефимовым, Г.О. Лукиным, Н.П. Анисимовой, Н.С.Ивановым и другими – завязал крепкую длительную дружбу. Первым делом я подготовил научный отчет, обобщавший особенности изысканий грунтовых аэродромов в горных районах Северо-Востока. В связи с этой темой мне предложили исследовать деформации лётного поля на аэродроме в пос. Сеймчан. В результате этих работ было установлено, что деформации лётного поля связаны с развитием процесса термокарста, протаиванием льдосо-

держающих грунтов, и даны рекомендации по созданию теплоизоляционных искусственных покрытий на опасных участках.

Во время работ в Сеймчане на пути в Якутск совершил посадку «Дуглас», на борту которого находилась группа ученых, совершавших поездку по Северо-Востоку. В неё входил известный специалист по мерзлотоведению и механике грунтов член-корреспондент АН СССР Н.А. Цытович. Я решил воспользоваться оказией и отправить с ним письмо П.И. Мельникову. Только закончил письмо в помещении аэропорта, как услышал звук работающих двигателей. Выбежал на летное поле и увидел, что самолет развернулся и начинает разбег. Тут я побежал ему навстречу и машу рукой с письмом. Самолет затормозил. В окошко кабины с удивлением выглянул пилот, и я передал ему письмо в Якутск. Этот случай стал широко известен. Меня не раз просили рассказать, как я остановил самолет для пересылки письма.

Но уже пора было планировать свою деятельность, не связанную напрямую с авиацией, а продолжая давно задуманную линию – изучать арктические земли. 12 лет тому назад я попытался изучить хребет Прончищева. К востоку от него лежала огромная и малоизученная область дельты р. Лены, вторая по величине в мире. Теперь у меня уже был определенный опыт и, главное, я мог решать задачи не в одиночку, как ранее, а опираясь на такую мощную организацию, как Академия наук. Мерзлотоведение была молодой наукой, поэтому изучение мерзлоты в Арктике только начиналось. Исключительно интересным полигоном для работы мне представлялась дельта р. Лены.

На Якутской мерзлотной станции была составлена трехлетняя программа работ и организована Северная экспедиция. В неё, кроме меня, вошли лаборант, буровой мастер и трое рабочих. В первый полевой сезон 1946 г. планировалось провести в дельте р. Лены мерзлотные исследования с ручным бурением неглубоких скважин, описанием строения и состава мерзлых пород, а также определением их температуры. Транспортom служил купленный у рыбаков в районе пос. Булун баркас, который попутным катером был доставлен в наш первый лагерь в пос. Константиновский рыбозавод. Он располагался на левом берегу Трофимовской протоки в дельте р. Лены. Отсюда началась мерзлотная съемка. Одновременно проводилось обследование природных подземных холодильников в вечной мерзлоте для хранения рыбы и мяса. После бурения скважин на надпойменных террасах такой ледник был описан у ныне не работающего рыбозавода. Это погреб разме-

ром 2 на 3 м и глубиной около 7 м. Глубина сезонного протаивания пород составила около 1 м, половина погребя была вырублена в чистом подземном льду.

После окончания работ в первом лагере мы сплавились под брезентовым парусом вниз по течению до пос. Тумат. Во время Первого Международного Полярного года (1882/83) здесь впервые на крайнем севере Якутии известный ученый А.А. Бунге провел полный годовой цикл температурных наблюдений в почве на глубине около 2 м. Результаты этих исследований, опубликованные на немецком языке, я нашел в Москве в Библиотеке им. Ленина. В Тумате нам также удалось собрать много фактического материала.

На обратном пути по Туматской протоке мы удачно использовали парус и сделали остановку на скалистом островке «Америка хая» – «Американская гора». В начале 1880-х годов корабль американской полярной экспедиции Де-Лонга был затерт и раздавлен льдами западнее о. Врангеля и к северу от Новосибирских островов. Экипаж затонувшего корабля разделился на несколько групп. Группа под началом помощника капитана Мельвиля достигла материкового берега в районе пос. Тикси и спаслась. Группа Де-Лонга добралась до дельты р. Лены и, испытывая невероятные трудности от голода и лишений, дошла до островка в южной части дельты. Это был последний лагерь американских моряков, которые погибли от голода. Российскими властями были организованы спасательные работы, и на месте находки останков погибших был сооружен большой деревянный памятный крест.

Когда мы поднялись на эту гору, то нашли крест лежавшим на земле. На нем были, видимо, вырезаны имена погибших моряков, но дерево сильно выветрилось, и надпись очень трудно было разобрать. Мы решили восстановить крест на прежнем месте. Основание вертикального столба укрепили крупными камнями и вновь закрепили перекладину. В знак уважения к памяти погибших собрали охапку цветов и возложили ее к подножию креста. Восстановленный крест я сфотографировал.

В отчете экспедиции, который я сдал в Москве в Институт мерзлотоведения (он тогда размещался в Черкасском переулке), был описан эпизод с восстановлением памятника. Заместитель директора института А. Чекавилло, рассказывая сотрудникам редакции «Литературной газеты» о работе института, упомянул и об этом. Как-то на квартиру Татаржинских, где я всегда останавливался в Москве, зашел журналист «Литературной газеты» А. Аграновский и несколько часов беседовал со мной. В заключение он сказал, чтобы мы смотрели в очередном номере газеты его очерк. Но я просмотрел этот номер, затем еще один, а очерк так и не появился. Тогда я позвонил в редакцию, и Аграновский сказал, что на планерке очерк прошел, но затем его внезапно сняли с печати. Он посоветовал опубликовать его в журнале «Огонек». Я же поехал в редакцию газеты «Комсомольская правда» к Рябчикову, которому привез очередную корреспонденцию о мерзлотных работах на севере Якутии. Уединившись в редакционном буфете, я рассказал ему об интервью с Аграновским и о его предложении поместить очерк в «Огоньке». Подумав, Рябчиков посоветовал мне его не публиковать вообще, чтобы американцы не исказили содержания. Ведь это был период «холодной войны». После я узнал, что не так давно Рябчикова уже арестовывали за какие-то разговоры в авиационных кругах, но знаменитые летчики его выручили. С тех пор он стал очень осторожным. Через несколько лет я рассказал про этот памятник известному историку М.И. Белову, который готовил книгу об исторических памятниках в Арктике.

От Американской горы Северная экспедиция продолжила плавание по Оленекской протоке, описывая ее таинственные берега. К северу от нее простиралась огромная территория площадью многие сотни квадратных километров, не имеющая ничего общего с дельтовыми образованиями. Это был единый остров Арга-муора-сис, на котором размещались сотни озер, разделенные песчаными грядами. Северные берега острова были изрезаны далеко вдающимися в сушу глубокими заливами (тонголоро), тоже образованными не дельтовыми процессами. Видимо, это был огромный останец древней морской равнины, над проблемой формирования которой бьются многие ученые мира.

Южные берега Арга-муора-сис, вдоль которых плыли, мы тщательно описывали и собрали интересный материал. Но в своей кандидатской диссертации, посвященной



## **С ЛЮБОВЬЮ К АРКТИКЕ**

дельте р. Лены, происхождение этого острова я не рассматривал, анализировал сами дельтовые образования. Это была первая подобная работа, за которую мне чуть было не дали докторскую степень.

Закончив работу на Оленекской протоке, экспедиция прибыла в село Оленекское, где стояло морское судно, готовившееся отплыть в устье р. Оленек. У меня появилась идея продолжить исследования западнее устья р. Анабар в районе полуострова Нордвик (Пакса). Это было продолжением моей мечты обследовать арктические земли к западу от кряжа Прончищева, где я в 1934 г. начал свой путь в Арктику. Эти районы по-прежнему оставались притягательны своей малоизученностью, а в мерзлотном отношении представляли собой настоящие «белые пятна».

Я договорился с капитаном судна, что он берет наш баркас на буксир, а нас размещает в каютах. По прибытии судна к устью р. Анабар экспедиция выгрузилась у навигационного знака и разбила возле него лагерь. Проведенные мерзлотные исследования, сопровождавшиеся бурением, позволили обнаружить на обширной площади мощные жильные льды. В стенке одного из шурфов был вырублен ледяной монолит размером 60х60 см, который я собирался отправить для лабораторных исследований в Москву. На рейде против нашего лагеря бросило якорь большое грузовое судно «Комсомолец», доставившее снаряжение для крупной геологоразведочной экспедиции, работавшей в верхнем течении р. Анабар. На таком судне должна была быть морозильная камера для хранения скоропортящихся продуктов. Я поднялся на борт парохода и обратился к капитану с просьбой доставить этот монолит во Владивосток и передать его местным представителям Академии наук. В теплоизоляционной торфяной оболочке монолит доставили на судно и погрузили в обширную холодильную камеру.

Несколько месяцев спустя в Москве мне рассказали, что, когда пароход прибыл во Владивосток, между капитаном и Академией наук возникли споры о том, что делать со льдом, ведь судно должно было идти в Китай. Наконец, монолит погрузили в рефрижераторный вагон и доставили в Москву, где в лаборатории института в Пыжевском переулке были проведены различные анализы льда.

Покинув лагерь в устье Анабара, экспедиция на своем баркасе пересекла Анабарский залив и приступила к работам на побережье полуострова Нордвик. Его восточные скалистые берега высотой 30 – 50 м были очень круты, и приставать к ним было трудно, в том числе из-за почти двухметровой амплитуды ежесуточных приливно-отливных колебаний. Имелась лишь узкая полоса пляжа, лагерь приходилось ставить у самого подножия уступов. Однажды во время шторма наш баркас стало нещадно бить о береговые подводные камни. Пришлось его разгрузить, и тогда мы увидели в днище множество щелей. С трудом вытащили баркас на берег, все сильно промокли, а я застудил зубы. Зубные боли мучили меня почти две недели, пока сами собой не прекратились.

Без баркаса мы не могли двигаться дальше. Неподалеку от палаток, стоявших на крутом каменистом склоне, мы нашли небольшую корабельную шлюпку, сорванную во время шторма и выброшенную на берег. Она была построена из плотно пригнанных друг к другу деревянных планок. Мы с большим трудом оторвали эти планки и забили ими, предварительно обернув брезентом, щели в нашем баркасе. Через несколько дней он вновь был на плаву.

Пока мы чинили баркас, я прошел к северной оконечности полуострова – мысу Пакса, где стоял маяк, и видел, как мимо мыса проходили морские суда в порт Нордвик. Я не раз махал руками, пытаясь привлечь внимание их экипажей, но они, наверное, думали, что я их приветствую.

Погода стала портиться, дожди сменялись снегопадами. Обогнув мыс, наша экспедиция продолжала плавание к югу вдоль побережья залива Нордвик. Мы продолжали съемочные работы. Наконец, в конце сентября ударили морозы, и, когда мы проснулись в очередном полевом лагере, то увидели, что залив покрылся льдом и окрестности занесло снегом. Надо было решать, что делать дальше. На противоположном берегу залива в 120 км находился морской порт Нордвик, где располагалась база крупной нефтегазраз-

дочной экспедиции ГУСМП. Мы направились в Нордвик пешком вдоль берега налегке, со спальными мешками и запасом продуктов.

Поход был трудный, особенно после оттепели, наступившей на середине пути, когда залив снова вскрылся ото льда. Много времени требовали переправы через впадавшие в него небольшие речки. Хорошо, что на берегу оказалось много плавника, из которого мы дважды делали небольшие плотики. Наконец, сильно вымотавшись, добрались до жилых домов нефтеразведочной экспедиции, где нас радостно встретили, обогрели и накормили. В то время питание было бесплатным и действовал закон полярного гостеприимства, который, к сожалению, во многих местах давно уже не существует.

Морской порт Нордвик, обрабатывавший каждую навигацию многие тысячи тонн грузов для экспедиций, имел свое большое хозяйство и, в том числе, небольшие суда. Я обратился к капитану порта Чалбышеву, который пошел нам навстречу и выделил большой морской катер для поездки за нашим баркасом и оставленным на берегу грузом. Эта операция была проведена за двое суток. Подошли к оставленной нами палатке и переночевали возле нее. Наутро морской катер оказался на мели – уровень моря упал более чем на метр. После возвращения в порт я подарил наш баркас начальству на память, хотя он, наверное, им и не нужен был.

Из Нордвика мы решили пробиваться всей экспедицией с грузом в Москву. На пассажирском судне нас переправили на о. Песчаный и разместили на аэродроме, с которого летали самолеты в столицу. Нам повезло, что мы оказались там до закрытия навигации. Для оплаты самолетного рейса требовалось почти 20 тысяч рублей. Эту сумму я попросил бухгалтерию Института мерзлотоведения перечислить на счет аэропорта в Нордвикском отделении Госбанка. Но время шло, деньги не поступали, а без оплаты нас не могли отправить, хотя самолеты теперь летали часто. Хорошо, что нас кормили бесплатно, но понервничать нам пришлось много.

Наконец, начальник аэропорта, взяв у меня расписку с гарантией оплаты, все же посадил нас в самолет, и через несколько часов мы оказались в Москве. Отчитавшись в Институте мерзлотоведения за выдающиеся (так мне сказало начальство) результаты работ Северной экспедиции в 1946 г., я стал выяснять, где застряли деньги на перелет. Бухгалтерия института на следующий же день после получения моей телеграммы аккредитивно перевела нужную сумму в Нордвикское отделение Госбанка. Но оно на мои запросы отвечало, что этот перевод в Нордвик не поступал. Пришлось мне идти в Московский госбанк и поднимать все документы. Оказалось, что работница банка оформила перевод не телеграфом, а по почте, что могло занять не один месяц. Когда я это выяснил, то тут же все оформил, как надо, о чем и сообщил начальнику аэропорта, выразив ему также мою глубокую благодарность за хорошее отношение.

Приехав в Москву и отправив якутских сотрудников экспедиции домой, я окупился в московскую жизнь. Как и прежде, меня опекала семья Татаржинских. Наконец-то я смог побывать в театрах и кино, посмотреть фильмы, о которых столько писали в газетах. Возникла проблема с московской пропиской, которая у меня была временной, да и срок ее давно уже закончился. Пришлось брать бумаги от руководства института с просьбой продлить мне временную прописку. Все это тянулось довольно долго, так как везде надо было подробно объяснять все мои обстоятельства.

Когда отчет Северной экспедиции передали директору Института мерзлотоведения АН СССР академику В.А. Обручеву, он очень заинтересовался и попросил приехать к нему домой, чтобы рассказать о работах подробнее. Я направился к Обручеву вместе с ученым секретарем института В.И. Дадыкиным. Когда мы зашли в очень скромную по обстановке квартиру академика, нас встретила его жена Ева Самойловна – высокая худая женщина. Она попросила нас не задерживаться дольше 15 минут, так как у Владимира Афанасьевича был свой режим работы. Академик в домашней полосатой пижаме принял нас в большой столовой, разложил на столе карты – приложения к отчету. С первых же слов Обручев живо заинтересовался нашей беседой – я отвечал на его многочисленные и порой острые вопросы. Мы долго обсуждали предположительно ледниковое происхож-



## **С ЛЮБОВЬЮ К АРКТИКЕ**

дение острова Арга. Прошло не только 15 минут, но и целых два часа, а В.А. Обручев только отмахивался от жестов жены, что пора, мол, заканчивать... Разошлись мы очень довольные друг другом. Дадыкин сфотографировал меня и академика склонившимися над картой дельты Лены. Обручев в этот момент внимательно меня слушал. После снимок опубликовали в газете «Вечерняя Москва» с подписью «Начальник Северной экспедиции Григорьев докладывает о результатах работы экспедиции». К сожалению, этот номер затерялся.

Вернувшись в Якутск, я принялся за подготовку к продолжению работ Северной экспедиции в дельте р. Лены. Мои планы поддержали начальник Якутской научно-исследовательской мерзлотной станции П.И. Мельников и директор Института мерзлотоведения АН СССР академик В.А.Обручев. В результате у меня на руках появились официальные документы, подписанные не только директором института, но и правительством Якутии.

Необходимо было как-то по-новому решить проблему транспорта, который, как всегда, обеспечивал половину успеха всего дела. Чтобы передвигаться по бесчисленным дельтовым протокам, было необходимо судно с механическим двигателем. После долгих поисков я нашел старый мелкосидящий катер с деревянным корпусом и довольно мощным двигателем, с двумя каютами – маленькой для меня и большой – для экипажа. Камбузом служила большая каюта. Раздобыл горючего (требовалось не менее 25 бочек) и масла, которое мы залили в пустые бочки из-под горючего, предварительно промытые горячей водой. Для перевозки топлива и груза я нашел также деревянную баржу. В состав экспедиции вошли капитан катера, рулевой, два лаборанта, буровая бригада для ручного бурения, повар. Подготовил я также лабораторное оборудование для проведения некоторых анализов на месте.

Всем этим мне пришлось заниматься несколько месяцев и, наконец, 30 мая 1947 г. наш катер, названный «Наука», отошел от пристани Якутска и направился вниз по течению р. Лены.

В целом это было чудесное двухнедельное плавание по огромной и прекрасной р. Лене. На рыбацких стойбищах мы запасались свежей рыбой, в основном нельмой. Метровых рыбин предлагали почти бесплатно, по якутским ценам. В эти дни на камбузе было обилие свежей рыбы, а уж про дичь и говорить нечего – благодаря двуствольной «Тулке» 16-го калибра и запасу патронов. Перед отплытием я купил приемник с питанием от аккумулятора, так что во время плавания мы были в курсе всех новостей, происходивших в мире.

Когда прибыли к острову Столб в южной оконечности дельты р. Лены, где основное русло реки разделяется на ряд протоков, решили сплавляться по восточной судоходной протоке с тем, чтобы охватить мерзлотной съемкой восточную, самую типичную часть дельтовых образований. Устье этой протоки располагалось рядом с полуостровом Буорхая, на котором мы решили сосредоточить часть полевых работ. Основная база экспедиции разместила в поселке рыбозавода на северной оконечности полуострова – на Быковом мысе. Половину населения поселка составляли спецпереселенцы, высланные из стран Прибалтики. Их приписали к рыбозаводу, лишив выезда за пределы района, превратив, таким образом, в дармовую рабочую силу.

На катере буровая и съемочная группы уходили в маршруты к северу от протоки и вели мерзлотно-геологические работы. Затем мы переключились на Быковский полуостров, который, по данным буровых работ, более чем наполовину состоит из подземного льда. В ледяных залежах работники рыбозавода пробили штольни, на несколько десятков метров уходящие от обрывов в глубь суши. Штольни использовались для хранения рыбы, поступавшей от рыболовецких бригад. Осматривая стенки подземных галерей, можно было изучать строение льда и фотографировать его.

Еще до революции в береговых откосах восточной части Быкова мыса местные жители обнаружили остатки волосатого мамонта. Географическое общество организовало специальную экспедицию, но обнаружить их не удалось, так как при быстром таянии подземного льда оползни, видимо, смыли мамонтовые кости в море. Причины наступившей

внезапно, около десяти тысяч лет назад, гибели мамонтов не установлены до сих пор. В моих последующих экспедициях я не раз встречался со «следами мамонта».

Продолжая работы в западной части полуострова, мы остановились на участке, где он сужается почти до 5 км. Были проекты перерезать этот перешеек судходным каналом, напрямую соединяющим залив Неелова с открытой частью моря Лаптевых. Этот канал мог бы на месяц удлинить летнюю навигацию для речных судов, следующих из дельты р. Лены в порт Тикси. Для будущих работ в районе перешейка мы составили мерзлотно-геологический профиль по результатам бурения скважин.

Закончив работы на Быковском полуострове, мы перебазировались на наших судах в район залива Сого, где находилась полярная станция. Но мерзлотные работы пришлось срочно свернуть, так как налетевший шторм почти разбил наш катер и его пришлось списать, как негодный для дальнейшего плавания. Погрузившись на пассажирское судно, мы вернулись в Якутск с богатым научным материалом.

Работы в дельте р. Лены показали, что изучение дельтовых отложений является весьма перспективным, и я решил заняться малоизученной дельтой р. Яны, расположенной к востоку от устья р. Лены. Мне удалось убедить руководство Якутской научно-исследовательской мерзлотной станции Института мерзлотоведения им. В.А. Обручева АН СССР организовать новую экспедицию. В нее вошли два научных сотрудника, выпускники Якутского государственного университета Егор Гаврилович Карпов и Моисей Семенович Иванов, которые впоследствии стали опытными мерзлотоведами. С ними у меня сохранились дружеские отношения и по сей день. В состав экспедиции вошла и опытная буровая бригада, работавшая со мной два года на р. Лене.

Усть-Янская экспедиция была перебросена с грузом самолетом в пос. Батагай в верховьях р. Яны, а оттуда водным путем до речного порта Усть-Янск, где удалось решить транспортную проблему. Мы арендовали мелкосидящее колесное грузовое судно, на котором все и разместились. Одновременно решился вопрос с питанием, готовили мы на судовом камбузе. Поскольку меня интересовал вопрос о мерзлотных условиях в мелководном Янском заливе, то лучшей базы для производства работ, чем речное судно, было не найти. Я считал, что нам просто повезло, так как расходы на аренду были небольшие.

Основные работы экспедиция проводила в Янском заливе и в дельте р. Яны. Для бурения скважин на дне залива придумали оригинальную технологию. Летом при бурении с воды на глубинах до двух метров после выбора места для скважины корабль вставал на якорь. На палубе монтировалась тренога из тонких буровых труб с опорной площадкой, с которой и производились работы. Затем с помощью судовой стрелы эта тренога переносилась на дно залива. Но так работать можно было только при отсутствии волнения. Исключалось также заполнение скважины морской водой. Забойный конец буровой колонны остро затачивался и затем плотно обвязывался трехслойной калькой. После заглубления трубы с буровой ложкой на конце в донный грунт на нужную глубину (до 4-8 м) отбирались образцы грунта на анализ и проводились измерения температуры.

Разработка этой технологии потребовала много времени. Такой способ бурения на дне моря, насколько я знаю, применялся впервые и позволил нам получить уникальные научные результаты. В частности, под водой были обнаружены слои современной мерзлоты различной мощности. Чтобы не терять драгоценного времени, во время штормов буровые работы проводились с поверхности песчаных островов.

Выполнив самый трудоемкий морской этап работ, я направил свое судно вверх по течению р. Яны. Мы бросили якорь немного выше районного центра Казачье, где осуществили интересный научный эксперимент. На поверхности речной террасы высотой около 6 м на правом берегу реки, в 100 м от берегового обрыва, находилось мелководное старичное озеро. Через перешеек мы прорыли канал и спустили озеро в реку. При спуске канал, расширенный бурным стоком, превратился в глубокую промоину. На дне осушенного озера пробурили ряд скважин для определения мощности талого слоя под озером, и нами был проведен цикл наблюдений за скоростью промерзания обнажившегося дна. Это стало заключительным этапом полевых работ экспедиции.