

Э. Лухт, Н. Бобров

Год на острове Врангеля

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-94
ББК 63.3-8
Э1

Э1 **Э. Лухт**
Год на острове Врангеля / Э. Лухт, Н. Бобров – М.: Книга по Требованию,
2013. – 100 с.

ISBN 978-5-458-34625-2

ISBN 978-5-458-34625-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2013

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2013

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

— ...Сгорел под Казанью... Погиб в плену у белых... Разбился при посадке... Умер от сыпного тифа...

И, переходя к «счастливым», избежавшим смерти на «гробах» - самолетах во время гражданской войны, продолжал:

— ...Летает из Москвы в Берлин... Совершил перелет в Пекин... Спас норвежских моряков в Белом море...

И, очевидно, увлеченный минувшей героической эпохой воздушного флота и новыми мирными достижениями его, мой гость рассказал мне более подробно о своем перелете на остров Врангеля...

Через несколько минут, по прочтении дневника, мы пили чай, курили, и Эдуард Мартынович, следя по карте, рассказывал мне о деталях его исключительного путешествия, а я стенографически записывал наиболее интересные места.

Дойдя до посадки самолетов в Иркутске, он неожиданно посмотрел на свой хронометр и встал...

— Куда же вы?..

— На поезд—одиннадцать сорок...

Летчики умеют поражать неожиданностью! Оказалось, что т. Лухт был в Москве проездом из Севастополя и сейчас ехал в пункт, отделенный от Москвы десяти тысячекилометровым расстоянием...

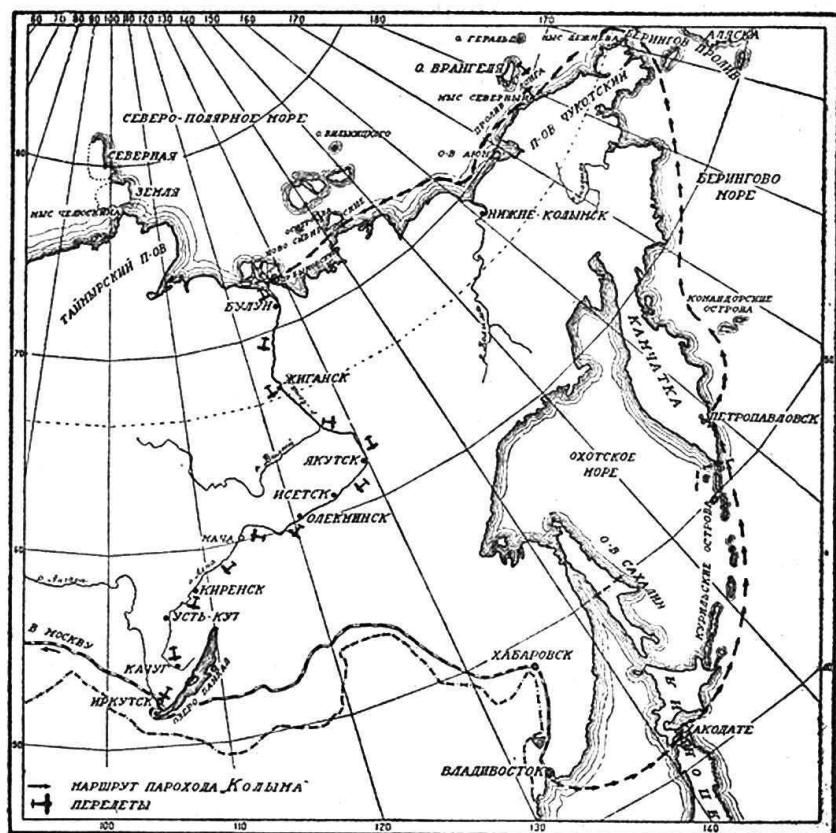
Со времени его первого посещения прошло полтора года. Книга была уже почти готова, но Лухта не было.

Уже снова заговорили об острове Врангеля. Снова стали писать о нем газеты и журналы. И неожиданно... появился Лухт.

Он был вызван в Москву для участия в подготовке новой арктической экспедиции. И книга—эта неожиданно законченная книга—напечатана, а Лухт снова умчался к далеким берегам Тихого Океана, где реют советские самолеты, охраняя мирный труд великой страны.

Июль, 1929 г.

Ник. Б.



Маршрут Вел кого Северного пути парохода „Колыма“ из Тихого океана (Владивосток) до устья реки Лены и обратно и воздушной полярной экспедиции от Мыса Северного на остров Врангеля и вниз по реке Лене до города Иркутска.

Воздушная часть этой исключительной экспедиции была совершена на обычном пассажирском самолете „Ю. 13.“ (летчик Кошелев) и деревянной (фанерной) летающей лодке „Савойя“ (летчик Лухт). Всего (над льдами Северо-Полярного моря, тундрой [пустынных побережий Арктики и дикой тайгой Сибири оба летчика прошли... 7.500 км воздухом.

СЕВЕРНАЯ ВОЗДУШНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ.

Есть остров Врангеля!

В то утро—свежее и бодрое, как и морской ветер, который только что швырял и бросал высоко над морем мою славную птицу — «Савойю», — я был так же свеж и бодр, как и окружавшая меня природа.

В это раннее утро, когда почти все обитатели Севастополя, кроме неугомонных «летающих людей», еще спят, после полетов, я долго смотрел на встающее солнце и невольно... мечтал.

Да, мечтал!..

Далекий горизонт, морские дали, вершины гор, похожие на облака,—все это звало к себе, все это ликовало в утренней майской прохладе.

Эта огромная панорама словно обещала раскрыться на встречу летящему самолету, показать далекие, неведомые края, и невольно я думал о путешествии.

Мне представлялся дальний полет, мною вполне реально переживался этот воображаемый путь, который уже был мне предназначен...

После недолгого послеполетного отдыха я сидел на веранде летного общежития и со скукой рассматривал городскую толпу. Была отчаянная жара, изрядно дававшая о себе знать, несмотря на расстегнутый китель.

Внизу, на улицах города, чувствовался «сезон». Тысячи северян стекались в Севастополь, чтобы отсюда раз'ехаться

и в Ялту, и в Мисхор, и в Судак, и в другие пункты южного побережья Крыма.

Я думал о великом стремлении человечества к переселениям, о современных средствах передвижения, дающих каждому возможность осуществить это стремление, вызванное теми или другими причинами... и снова перенесся к мысли о путешествии.

— Несомненно, — думал я, — что будущее принадлежит воздушным способам передвижения — самым скорым и безопасным. Земная скорость уже сейчас дошла до предела и ее дальнейшее увеличение, при современном состоянии техники, — невозможно.

Древняя, как мир, телега превратилась на наших глазах в могучий паровоз, автомобиль, трамвай.

К автомобилю приставили крылья — получился самолет, и скорость нового средства передвижения — по воздуху — сразу же превзошла скорости земные.

Аutomобилю для достижения рекордных скоростей нужна специальная дорога — трэк, паровозу — дорого стоящее специальное железнодорожное полотно. В самых лучших, идеальных условиях скорость первого равна 180—200 км/час и второго 100—150 км/час. И это скорости не жизненные, а рекордные!

Ни автомобиль, ни паровоз, ни пароход не могут проделать тот путь, который с обычной скоростью 180—200 км в час легко совершает по естественной дороге — воздушному океану — любой коммерческий самолет. А рекордная скорость самолета уже сегодня превышает 500 км в час.

Уже совершены гигантские скачки по воздуху через моря и океаны, высочайшие горы и непроходимую тайгу, самолет побывал на далеких окраинах мира — в полярных странах и жарких пустынях Африки. И у нас в Союзе благополучно завершены группой летчиков такие перелеты, как, например, Москва — Пекин.

Летчик Межерауп отсюда, из Севастополя, на сухопутном самолете советского производства перелетел через

Черное море в далекую Ангору—столицу Турции. Он же с группой летунов, впервые в мире, перелетел через высочайший горный хребет Азии—Гиндукуш, направляясь из СССР в далекий Кабул—столицу Афганистана.

Летчик Веллинг на обыкновенном пассажирском самолете совершил выдающийся рейд по Союзу, перелетел Кавказский хребет из Грозного в Тифлис и, не сменяя у своего самолета колес на поплавки, перепрыгнул через Каспийское море—из Баку до Краснодарска.

Летчик Моисеев в один день на скромном почтовом самолете совершил перелет Москва—Тегеран, поставив тем самым мировой рекорд. Летчик Чухновский неоднократно летал из Ленинграда на... Новую Землю, совершал там ряд рискованных и опасных перелетов в Карском и Баренцевом морях.

Летчик Громов на почтовом металлическом самолете вылетел из Москвы, побывал за два дня в Кенигсберге, Берлине, Париже, Риме, Вене, Праге и Варшаве и снова вернулся в Москву, поразив самолетом европейцев и значительно превзойдя в скорости «чемпиона» круговых европейских полетов—француза Аррошара.

Московские газеты в этот же день читаются в Берлине, с тех пор, как работает воздушная линия Москва—Берлин.

И на далеком Севере появился самолет: каждую весну на остров Моржовец, что лежит за Полярным кругом, в гортле Белого моря, на зверобойные промысла Совторгфлота прилетает разведывательный самолет. Он рыщет над льдами, быстро находит места тюленьих «лежек», сообщает об этом по радио на ледоколы, и, не тратя лишнего времени на розыски, зверопромышленники начинают убой тюленя.

Самолеты борются с саранчей, опыливая «плавни»—места ее зарождения, снимают планы местностей; служат связью центров отдельных республик с их «медвежьими углами», куда раньше, да и теперь, без самолета «хоть триста лет скачи, все равно не доскачешь!»

В любой экспедиции, особенно полярной, необходим самолет. Это учел, впервые, такой полярный путешественник, как Роальд Амундсен—гордость Норвегии и всего мира. Он дважды пытался достигнуть Северного полюса на самолетах...

И, признаться, мы все летающие люди, собравшиеся здесь на юге, частенько строим в свободные минуты планы таких полярных путешествий. Мы детально разрабатываем маршруты полуфантастических перелетов, как, например, Севастополь—Москва—Архангельск—Шпицберген, Северный полюс и обратно, а то и кругосветного путешествия.

Мы увлекаемся этой игрой, намечаем базы, аэродромы, этапы перелетов, рассчитываем шансы и за и против, и нельзя сказать, чтобы эти «игры» были для нас бесполезны.

Наши стремления к дальним перелетам вполне естественны, ибо в таких воздушных путешествиях летчик «узнает» себя...

Куда-нибудь далеко-далеко на север хотелось мне направить свой курс. Чтобы полет был труден, испытания сложны и опасны.

Мне хотелось экзамена и воле, и уменью...

— Товарищ начальник, почта!—прерывает мои размышления сотрудник канцелярии отряда.

Мысли о путешествии уже позади. Я рассматриваю письма, и мое внимание останавливается на особо солидном, толстом пакете. Он внушает к себе почтение. Это не какое-либо частное письмо с поцелуями родственников и новостями, не стоящими внимания современного человека.

Я осторожно вскрываю конверт, читаю и... чувствую снова мое утреннее настроение.словно в раскаленный воздух полудня ворвался откуда-то сверху освежающий, бодрящий поток ледяного воздуха...

— На остров Врангеля!—невольно восклицаю я.

В страну холода, бесконечных туманов, снега, льда и полярных сияний... Туда, где 180° восточной долготы и 72° северной широты... На остров Врангеля!..

До чего же все это хорошо!.. Ведь это вполне совпадает с моим желанием. Я только и мечтал об этом острове.. Я никуда и не собирался, кроме этого острова, открытого отважным русским мореплавателем! — отрывочно проносятся мысли.

Улица, рои прохожих — все это словно застывает, как внезапно остановившийся на экране кадр кино-ленты.



Первая Северная воздушная экспедиция. Участники экспедиции на борту парохода „Колыма“.

Это сравнение само собой приходит в голову после беспощадного анализа—верного и постоянного спутника всех настроений людей моей профессии.

«Стой!»—думаю я. Сейчас снова начнется стрекотание кино-аппарата и предо мной развернется интереснейшая «видовая» картина...

— Есть остров Врангеля!—кричу я и этим бужу тихо дремлющих вокруг меня товарищей.

Узнав о причине моего внезапного, как им показалось, «сумасшествия», они поздравляют меня с назначением на должность начальника авио-части правительственной экспедиции на остров Врангеля и доброжелательно мне завидуют.

— Есть остров Врангеля!—возглашаем мы все хором, и это звучит вроде: «Даешь остров Врангеля!»

Великий северный переход.

Итак, я участвую в «Великом северном переходе» и воздушной экспедиции на острове Врангеля. По постановлению Союзного Совнаркома организуется полярный рейс из Владивостока в устье реки Лены. Этот рейс замечателен тем, что русский флот не знает еще случая, когда большие пароходы, отправляющиеся из Владивостока в Северо-Полярное море, проходили бы дальше устья реки Колымы¹⁾. Обычно северный рейс кончался в Нижнеколымске, откуда уже на небольших парусно-моторных шкунах грузы перебрасывались к устью реки Лены.

Впервые делается попытка пройти больше двух тысяч миль в полярных льдах и проложить новый путь с востока по маршруту: Владивосток—порт Хакодате—Великий океан—Петропавловск-Камчатский—Мыс Чукотский—Берингов пролив—Северо-Полярное море—пролив Лонга (между материком и островом Врангеля, который остается в 70 милях северней)—Мыс Северный. (Отсюда наша воздушная экспедиция должна отправиться летом на остров Врангеля.) Далее пароход отправится к устью реки Колымы и мимо Медвежьих и Ляховских островов к цели—к устью реки Лены.

«...Наш советский военный и торговый флот,—писал по поводу этого рейса морской журнал,—имеет в своей истории не мало славных страниц, многие из которых написаны в течение последних двух-трех лет. Достаточно вспомнить

¹⁾ См. карту.

полярные рейсы в Нижне-Колымск, поход военного корабля «Красный Октябрь» на остров Врангеля, рейс парохода «Ставрополь» на тот же остров, карские экспедиции, переход каравана землечерпалок из Архангельска в Черное море.

Новый полярный рейс по справедливости может быть назван Великим северным переходом. Он превзойдет все сделанные ранее рейсы и впишет новую славную страницу в историю полярных плаваний советского флота...».

Далее журнал предостерегал об огромных опасностях, ожидающих моряков в пути: «...При благоприятных условиях Ленский рейс может закончиться в течение 100—120 дней. Важную роль сыграет то обстоятельство, какие ветры господствовали зимой в Северо-Полярном море. Если дули южные ветры, отгоняющие льды от берега, и коридор между льдами и материком, по которому обычно проходят суда, окажется свободным,—пароход легко доберется до цели и, при благоприятной погоде, сможет так же благополучно выбраться обратно. Если же преобладали северные ветры, то возможно, что в заливе Лонга образовалась пробка, коридор будет забит льдами, и пароходу придется или возвратиться немедленно обратно, или с большим риском пробираться между льдами. В последнем случае вполне вероятно, что пароходу придется зимовать во льдах.»

Этой экспедиции и было решено правительством придать самолеты для совершения ледовых разведок в пути и для связи с островом Врангеля в том случае, если пароходу не удастся преодолеть сопротивление льдов в проливе Лонга.

Далекий остров и его первые обитатели.

Первые дни после получения приказа пришлось работать почти круглые сутки. Далекий путь в полярные страны, полеты там требовали огромной и сложной подготовки. Однако, удалось упорядочить рабочий день и найти время и для ознакомления с литературой об острове Врангеля.

Книг по этому вопросу в библиотеках Севастополя, за исключением библиотеки Морского собрания, почти нет, но все же уже до Москвы я имел кое-какое представление о далеком острове, скрытом среди пловучих льдов Северо-Полярного моря.

Четвертого мая я уже мчался в экспрессе в Москву, а мой самолет в разобранном виде вместе с прочим техническим имуществом медленно ехал на платформе товарного поезда вслед за мной.

Ранее приобретенные познания о Севере и только что прочитанная книга под убаюкивающий ритм колес рисовали мне следующий очерк далекого острова и его первых обитателей:

...История острова, лежащего на крайнем севере восточной Сибири в Северо-Полярном море, крайне несложна. Еще «гениальный самоучка» Ломоносов по донесениям сибирских промышленников знал о существовании его и нанес остров на современные ему карты.

Отважный русский мореплаватель лейтенант Ф. Врангель стремился подойти к острову зимой в 1823 году, но не достиг его, так как сбилсся с дороги во льдах. Тем не менее, он впервые правильно нанес его на морскую карту, добавив, что «горы острова видятся с мыса Якана в летнее время».

Человеческая нога вступила на этот остров в 1881 году. Это была спасательная экспедиция на помощь Де-Лонгу (капитану погибшего полярного корабля «Жаннетта») в составе двух судов: «Корвин» и «Роджерс». Капитан первого судна Берри, высадившийся на острове, назвал его в честь русского мореплавателя островом Врангеля.

В 1911 г. русский полярный исследователь, обладающий мировой известностью, капитан Вилькицкий более или менее детально изучил остров во время гидрографической экспедиции на корабле «Вайгач». В 1913 году корабль канадской правительственной экспедиции «Карлук», дрейфуя от американского берега на запад, очутился в начале января