

С. Лаптев

Трагедия в ледяной пустыне

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
С11

С11 **С. Лаптев**
Трагедия в ледяной пустыне / С. Лаптев – М.: Книга по Требованию, 2017. –
64 с.

ISBN 978-5-458-41719-8

История американской полярной экспедиции лейтенанта Де-Лонга на судне
"Jiannete" к Северному полюсу.

ISBN 978-5-458-41719-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2017

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2017

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

ПРЕДИСЛОВИЕ

Декретом Советского правительства от 16 апреля 1926 года были установлены границы полярных стран Союза. Вместе с ним родился новый географический термин—«Советская Арктика». Освоение Арктики имеет огромное значение: через Советскую Арктику идут кратчайшие воздушные пути из Старого Света в Новый, она включается в общую экономику страны, на основе единого народного хозяйственного плана.

В этой осуществляющейся уже работе шагом исключительной важности является прокладка Северного морского пути. Чтобы сделать Северный морской путь широкой морской дорогой, надо было пройти его в одну навигацию. В этом заключаются заслуги пароходов «Сибирякова», «Челюскина», «Литке», «Анадыря» и друг. С навигации 1936 года северный морской путь становится северной магистралью.

Советская общественность с особым вниманием следит за геройской работой наших полярников, за жизнью и работой полярных станций, где целая армия ученых, свыше 500 человек, упорно работает над познанием полярной природы. Имена акад. Шмидта, проф. Самойловича, проф. Визе, проф. Зубова, капитана Воронина, летчиков, героев Союза, широко известны в нашей социалистической родине. Страна Советов далеко опередила капиталистические страны в деле изучения полярных стран. Ей принадлежит в этом и инициатива и размах.

За время Советской власти создались новые методы борьбы с полярной природой: комбинированная работа ледоколов, самолетов, службы погоды и радио. Мы втянули в дело освоения наших полярных стран широкие круги трудящихся и тем самым создали новые кадры советских полярных моряков, летчиков, радистов и ученых. «А кадры,—

говорит наш вождь и учитель великий Сталин,—решают все». Вот в чем залог наших успехов.

На фоне наших достижений еще резче выступает прошлое в исследовании полярных стран. Какой неизмеримо высокой ценой покупало здесь человечество каждую пядь земли. Костями усеяны побережья материков, острова, океан стал могилой многих... Все ли помнят имена этих великих исследователей?

Наше поколение помнит еще Нансена, еще ярок в наших воспоминаниях образ Амундсена, этого легендарного героя XX века. Но забытым оказался капитан Де-Лонг, начальник Американской полярной экспедиции 1879 г. на судне «Жаннета», трагически погибший с частью своего экипажа в дельте р. Лены. Эта экспедиция, имевшая своей целью достижение сев. полюса, не увенчалась успехом. Но все-таки, она сыграла громадную роль в исследовании полярных стран.

«Горький опыт» плавания «Жаннеты» родил новые идеи. Им всецело обязан Нансен своим блестящим дрейфом на «Фраме».

В Центральном Архиве Восточной Сибири сохранились дела, относящиеся к упомянутой экспедиции. При просмотре их, с запыленных пожелтевших листов перед нами встала ужасная, забытая всеми, трагедия экипажа «Жаннета». Ей посвящаем мы дальнейшие строки.

Профессор *С. Лантев*

Глава I

ДЕ-ЛОНГ ИЗБИРАЕТ КАРЬЕРУ МОРЯКА

Георг Вашингтон Де-Лонг родился 22 августа 1844 года в городе Нью-Йорке в обеспеченной буржуазной семье. Георг являлся единственным ребенком в семье, поэтому вся любовь и забота были сосредоточены только на нем; главную роль в воспитании играла мать. Мальчик рос в замкнутой тепличной семейной обстановке. Он не обладал блестящими способностями, но был хорошим прилежным учеником и отличался большой любознательностью.

Георг, как и все дети, рано создал себе идеал своего будущего. Наслушавшись рассказов о подвигах гардемарин Портера и Фартагута в войну 1812 года¹, Де-Лонг решил стать моряком.

В 1857 г. он окончил народную школу и был записан кандидатом в морскую академию. Но к его великому огорчению, родители, не доверяя лукавому богу морей, и слышать не хотели о симпатии сына к карьере моряка. Мать на выбор предлагала ему профессию врача, пастора, юриста. Сын настаивал на своем. В это время он пристрастился к чтению. Любимыми его книгами были описания различных путешествий и рассказы капитана Марриэта. Последними он прямо увлекался. Теперь уже никакие доводы не могли поколебать его страстного желания стать моряком. С трудом он работал в нотариальной конторе. Родителям ничего больше не оставалось, как уступить. В 1861 г. Де-Лонг поступил в морскую академию.

Дальше жизнь потекла обычным порядком: ученье, практические плавания в Атлантическом океане у берегов Европы и в Средиземном море, производство в мичманы и затем в лейтенанты. В 1871 г. Де-Лонг был назначен в управление снабжений при адмиралтействе в Нью-Йорке. В 1872 г.

состоял вахтенным начальником на «Нантаскете», а затем на «Фролике». В 1873 г. был переведен на «Юниату» и на ней принял участие в поисках экспедиции капитана Холла². Это плавание в Северный Ледовитый океан к берегам Гренландии сыграло громадную роль для всей последующей его жизни. Неведомые пространства Северно-Ледовитого океана породили в нем непреодолимое желание проникнуть в этот таинственный мир, так ревниво оберегаемый суровой полярной природой.

В 1874 г. Де-Лонг познакомился с Джемсом Беннетт³, который как раз в это время был занят идеей путешествия к северному полюсу. Общность интересов быстро сблизила их. Беннетт скоро понял, что в лице Де-Лонга он нашел именно того человека, который смог бы воплотить в жизнь его идею. Вопрос об экспедиции был решен.

Однако, политические осложнения с Испанией отодвинули на неопределенное время организацию экспедиции и только в ноябре 1876 г. было решено начать поиски подходящего судна. Такого в Северной Америке не оказалось. Поиски пришлось перенести в Англию. Здесь самым подходящим судном была паровая шхуна «Пандора», водоизмещением 420 тонн; она имела три мачты, косое вооружение парусов и машину в 80 лошадиных сил. Переговоры по покупке тянулись очень долго, но увенчались успехом. «Пандора» была переименована в «Жаннетту», так звали сестру Беннетта, и приведена в С. Франциско.

Де-Лонг полагал, что достигнуть северного полюса очень просто и указывал на три возможных пути экспедиции: пролив Смита, вдоль восточного берега Гренландии и пролив Беринга. Последний путь он считал наиболее выгодным. Доктор Петерманн⁴, мнение которого желал иметь Беннетт, вполне одобрил путь через пролив Беринга и считал северный полюс еще более доступным, чем об этом говорил Де-Лонг. Он уверял, что зимовка в полярных странах—ошибка: северного полюса можно достигнуть в одно лето. Доктор Петерманн сам брался провести эту экспедицию в три месяца на подходящем судне, с опытным в ледовых плаваниях капитаном. Таково было мнение ученого специалиста, авторитета географов того времени. Мы знаем, сколько потребовалось бы человеческих жизней (не говоря уже о неудачах и разочарованиях), сколько надо было накопить знаний и опыта, чтобы, наконец, разрешить этот вопрос.

В силу особого акта конгресса США, экспедиция, поскольку дело касалось ее организации, стала даже общественным и национальным предприятием; судну был дан командный состав флота США и предоставлены все права и



Георг Вашингтон Де—Лонг, лейтенант флота США

преимущества правительственного судна. Окончательное оборудование «Жаннетты» происходило в адмиралтействе С.-Франциско на острове Мэр-Айленд. Ее снабдили всем, что могла дать техника XIX ст.,—сталь, пар и электричество были к ее услугам: Экспедиция была обеспечена провиантом на три года. Оборудование приборами, инструментами для научных занятий не заставляло желать, по тому времени, ничего лучшего.

Капитаном судна был назначен лейтенант Де-Лонг, он же являлся и начальником экспедиции.

Весь экипаж судна состоял из 33 человек: капитана, старшего офицера Ч. Чиппа, инженера-механика Г. Мельвиля, младшего офицера И. Донненгойера, врача Д. Эмблера, метеоролога Д. Коллинза, натуралиста Р. Ньюкома и 26 чел. команды, представлявших довольно пеструю смесь по своим национальностям. Ни один из членов экспедиции не был моложе 25 лет и старше 35.

Подробные планы экспедиции хранились в строжайшей тайне и только в последние дни стали до некоторой степени известны. 16 (14) июня 1879 г. члены экспедиции были приглашены на заседание Калифорнской Академии наук, где Де-Лонг в кратком докладе сообщил о планах экспедиции и высказал надежду, что течение, идущее через пролив Беринга к северу, приведет его к желанной цели.

Организатор экспедиции, ее начальник и остальные члены были уверены в непогрешимости своих идей, планов и выводов и рассчитывали на блестящий успех экспедиции. Телеграф нес славу о «Жаннетте» по всему миру. Де-Лонг даже взял с собой медный ящик, на котором были выгравированы имена организатора экспедиции и участников, чтобы оставить его на северном полюсе нашей планеты на память потомству.

Глава II

ОТКРЫТЫЙ ЛИСТ ЦАРСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА. ВЫХОД ИЗ С.-ФРАНЦИСКО. СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКСПЕДИЦИИ ПРОФ. НОРДЕНШЕЛЬДА

Помимо чисто научной цели, экспедиция имела и практическую: необходимо было собрать сведения о Шведско-Норвежской экспедиции проф. Норденшельда на судне «Вега»⁵, оказать в случае надобности ей помощь и содействие. А так как было уже известно, что «Вега» зимовала у мыса «Сердце-камень», Чукотского полуострова, то Де-

Лонгу было приказано посетить и место зимовки. Сюда же надо было доставить корреспонденцию А. М. Сибирякова³, финансировавшего Шведско-Норвежскую экспедицию. Все это было связано с необходимостью остановок у берегов Восточной Сибири, на что требовалось разрешение царского правительства. Разрешение было дано Де-Лонгу в форме, так называемого, «открытого листа». Выдавая его, царское правительство тем самым подчеркивало свое право на далекие северо-восточные окраины Сибири. В действительности же власть царского правительства была здесь крайне слаба. Фактическими хозяевами Сибирских окраин в то время являлись американцы: они безнаказанно били у берегов Сибири китов, морского зверя, торговали спиртом, оружием, огнеприпасами в чукотских становищах, мыли золото, наконец, даже имели свои постоянные фактории.

8 июля (26 июня) 1879 г. «Жаннета» оставила гавань С. Франциско. Маршрут экспедиции шел к острову Уналашке, куда «Жаннета» прибыла 2 августа (20 июля). Здесь приняли дополнительный запас угля, а затем отплыли в порт Св. Михаила (Аляска). Сюда прибыли 12 августа (31 июля), грузили съестные припасы и 21 (9) августа отплыли в губу Св. Лаврентия (Чукотский полуостров), куда прибыли 25 (13) августа.

Из расспросов чукч Де-Лонг узнал о благополучном ходе экспедиции проф. Норденшельда. Месяц тому назад «Вега» заходила в бухту Св. Лаврентия, направляясь к берегам Камчатки. 27 (15) августа «Жаннета» вступила в воды Северного Ледовитого океана. К мысу «Сердце-камень» подошли 3 (21) августа. Отсюда Де-Лонг послал первое, оно же явилось и последним, донесением морскому министерству США, в котором он сообщал о состоянии и ходе экспедиции, благополучной зимовке «Веги». Донесение Де-Лонга доставил таен⁷ носовых чукчей Елесеи Ноат в Анюйскую крепостцу, откуда оно было переслано в Иркутск генерал-губернатору Восточной Сибири для отправки в США.

Глава III

К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ! ПЕРВАЯ И ВТОРАЯ ЗИМОВКИ

14 сентября (21 августа) показались первые льды. Час от часу путь становился тяжелей. С трудом приходилось пробираться через пловучие ледяные поля. Они теснили судно со всех сторон и иногда даже заставляли его крениться.

Наконец, вся масса пловучего льда вместе с судном вытолкнулась в открытое пространство воды, тянувшееся к северо-западу. Вечером этого же дня громадная льдина остановила судно, а густой раздробленный лед стал окончательно затирать его. В ночь с 5 сентября (23 августа) внезапно сильно понизилась температура воздуха, и на утро экспедиция увидела свое судно вмерзшим в средину обширного ледяного поля, в юго-западной стороне которого чуть заметным в тумане обозначился остров Геральд⁸.

13 (1) сентября Чипп и Мельвиль сделали попытку добраться на санях до острова, но широкая полоса открытой воды, которую невозможно было обойти, преградила им путь.

Дни проходили за днями, ледяные поля попрежнему держали судно в плену. В конце сентября стало очевидным, что все надежды на освобождение в этом году—тщетны, что, наоборот, надо готовиться к зимовке и немедленно принять все предосторожности против уже начавшегося давления льда.

14 (2) октября в полдень, когда погода прояснилась, на юго-западе четко обозначилась земля. Это не был остров Геральда, так как земля не имела знакомых очертаний острова, да и простиралась слишком далеко по азимуту⁹ для острова Геральда.

21 (9) октября вновь отчетливо видели землю. С палубы она казалась в виде трех островов, но, поднявшись выше, ясно можно было заметить их соединение; таким образом оказалось, что это был остров с тремя пиками. Самая высокая и ясно очерченная вершина была на юго-зап. 28° и могла быть в расстоянии 60—100 миль.

В 4 ч. утра 26 (14) октября, благодаря ясному небу, Дон-ненгойеру удалось произвести наблюдения, из которых он определил положение «Жаннетты»—71°51' северной широты и 177°51' западной долготы; таким образом от места последнего наблюдения сдрейфовали¹⁰ 20 миль на северо-восток. В то же время было определено магнитное склонение восточное, равное 23°.

В полдень на юго-запад (истинный) увидели землю; крайние пеленги¹¹ соответственно были юго-зап. 16°30' и юго-зап. 36°.

«Я уверен,—отмечал в своем дневнике Де-Лонг,—что это северная сторона земли, которую видел капитан Томас Лонг в 1867 г., и я мало верю, чтобы это был материк; это один большой остров или архипелаг».

Конец октября протек спокойно.

6 ноября (24 октября) ледяные поля разошлись, а отдельные льдины раздробились в куски, превратившись в паковый¹² лед. Однако, низкая температура воздуха на следующий же день соединила воедино раздробленные льдины.

23 (11) ноября в непосредственной близости к судну образовалась трещина; отколовшаяся в это время льдина унесла по открытой воде дом, построенный матросами, и четырех собак. В ближайшие дни трещина увеличилась еще больше, так что судно свободно несло течением в продолжении дня по открытой воде и вновь затерло только с наступлением вечера. Но таким благоприятным обстоятельством для выхода из пакового льда, экспедиция не считала нужным воспользоваться в виду зимнего времени года и наступления полярной ночи. Упомянутый выше, дом 16 месяцев спустя, когда экспедиция продвинулась дальше на северо-запад, был найден одним из эскимосов в трех милях от судна. Он, таким образом, проделал тот-же путь. Среди торосов¹³ часто находили сосновый и березовый плавник¹⁴, доказавший своим присутствием, что ледяные поля плыли из каких-то южных районов, расположенных вблизи материка.

10 ноября (29 октября) 1879 г. в последний раз видели солнце, которое вновь показалось над горизонтом 23 (13) января 1880 г. Наступление полярной ночи как раз совпало с сильными поворотными напорами льда, и, только благодаря особенно крепкой обшивке судна, экспедиция не лишилась крова. Наступление напора льда можно было узнать по доносившемуся издали шуму. Вначале глухой, подобный отдаленному грому, он становился все ближе и ближе, усиливался, и, наконец, переходил в грохот и треск. С гулом, подобным пушечным залпам, внезапно по всем направлениям появились трещины. В полумраке наступающей полярной ночи можно было различить, как лед дробился, вздымался и громоздился в кряжи высотой до 7—10 метров; непрерывно двигаясь, кряжи подступали к самому судну. Льдины толщиной в 3—5 метров сталкивались, выбрасывались вверх, как мячики, ложились одна на другую, снова погружались в воду, образуя стремительный пенящийся водоворот, крутящий льдины как щепки, затопляя вокруг себя все пространство. Бежать!.. Но куда бежать?—Единственный выход это—перебраться на другую сторону надвигающегося ледяного вала, прыгая через скользящие льдины, рискуя сорваться, провалиться в щель или быть раздавленным...

Но вот мало-по-малу грохот ослабевал, а затем затерялся где-то в дали. И вновь безмолвие и покой спустились на беспредельную ледяную равнину.

Причину громадного напора льдов искали в приливной волне. Наблюдения Нансена¹⁵ во время дрейфа «Ф р а м а», повидимому, подтверждали решение вопроса именно в этом направлении. Особенно сильные напоры льда отмечены Нансеном во время наибольшего прилива—и в новолуние в больших размерах, чем в полнолуние. Однако, надо заметить, что явление носило более правильный характер на окраинах полярного бассейна, вблизи открытых вод, внутри же наблюдать его зависимость от приливной воды было трудней, так как причиной давления здесь являются также и воды, увлекающие с собой ледяные поля. Эти напоры льда были причиной гибели «Ж а н н е т ы»...

В середине января 1880 г. вновь повторились сильные напоры. Наступили тяжелые дни, дни постоянного нервного напряжения от грозившей опасности и беспокойства за целостность судна.

Казалось, что силе напора ничто не могло противостоять.

19 (7) января в судне открылась значительная течь и скоро большая часть трюма была заполнена водой. С невероятным напряжением, работая день и ночь, удалось большую часть воды откачать. Течь оказалась в передней части судна. Начавшийся затем напор льда под киль дал возможность совершенно удалить воду и заделать щель. На всякий случай были сделаны все приготовления для оставления судна и отхода к Земле Врангеля. Такая предосторожность была совсем не лишней, так как в дальнейшем, в продолжении 7 месяцев, во время которых судно являлось кровом экспедиции, неослабно приходилось следить за количеством воды в трюме и время от времени выкачивать ее.

В продолжении всей зимы «Ж а н н е т у» несло вместе с ледяными полями то на северо-запад, в зависимости от течения, то на юг и юго-восток, благодаря господствующим ветрам. К середине февраля 1880 г. она находилась в 50 милях от пункта, где впервые была затерта льдом. Этот путь ее представлял сложную сеть пересекающихся зигзагов и петель.

24 (12) марта Земля Врангеля¹⁶ исчезла из вида.

Наибольшие холода в первую зиму были в феврале, когда температура падала до $-49,9^{\circ}\text{C}$. Что же касается температуры открытой воды, то она постоянно была равна $-1,7^{\circ}\text{C}$. Однообразное течение зимней жизни нарушалось охотой или экскурсиями, если этому позволяло состояние погоды. Но добыча была невелика, хотя поездки иногда предпринимались на значительные расстояния. Охотились на тюленей, моржей, белых медведей и песцов. Весеннего