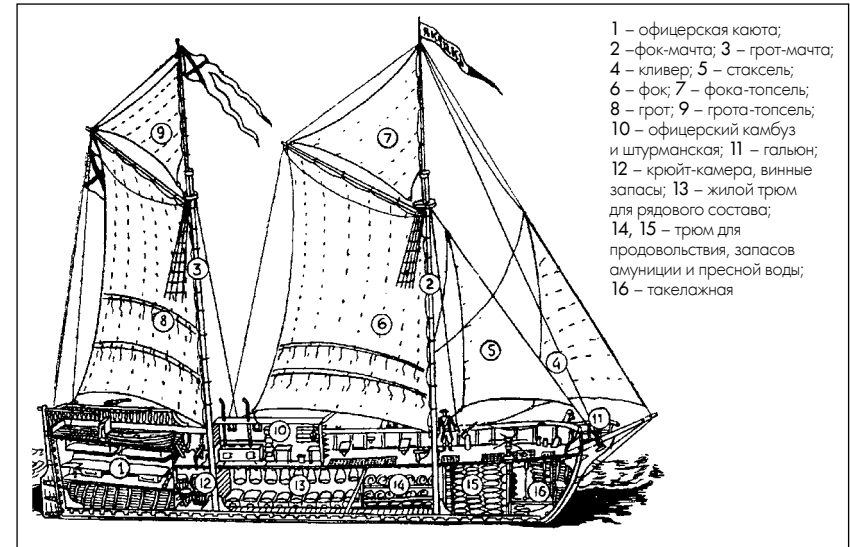
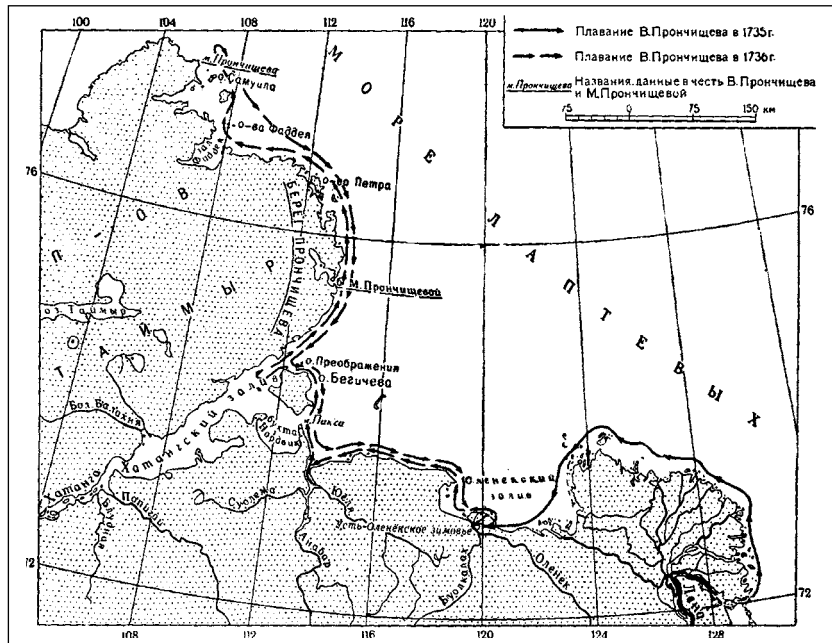


ГИБЕЛЬ ДУБЕЛЬ-ШЛЮПКИ «ЯКУТСК»

Дубель-шлюпка (дословно – двойная шлюпка) – небольшое парусно-гребное судно русского флота, предназначенное для действий в шхерах, лиманах и у берегов, а также для экспедиционных исследований. Дубель-шлюпки строились в течение второй половины XVIII в., а затем их заменили канонерскими лодками.

Дубель-шлюпка «Якутск» (ее официальное название, фигурирующее в документах и части исторической литературы – «Якуцк») была построена в 1734–1735 гг. в Якутске для участия в работах Великой Северной экспедиции. Длина – 21,4 м; ширина – 5,5 м; глубина трюма – 2 м. Строительство велось под руководством корабельного мастера Ф. Ф. Козлова. На основании изучения шканечных (вахтенных) журналов, сохранившихся в архиве, известный историк Арктики В. А. Троицкий составил описание «Якутска». По его данным, это было двухмачтовое судно, обшивка которого изготовлена из лиственницы, а набор – из ели и сосны. Парусное вооружение состояло из грота, фюка, стакселя, кливера

Плавания дубель-шлюпки «Якутск» в 1735–1736 гг.



и топселей. Для движения в безветренную погоду использовались весла – по 12 с каждого борта. Управление осуществлялось с помощью румпеля с крыши кормовой каюты. На судне имелись две шлюпки – ялбота, один из которых поднимался на палубу, а второй (шестьвесельный) буксировали за кормой. Артиллерийское вооружение состояло из четырех фальконетов, размещенных попарно в носу и на корме. В экипаж входили 17 человек (3 офицера, 5 унтер-офицеров и 9 матросов). В качестве гребцов на «Якутск» направили 28 солдат Тобольского и Якутского гарнизонов.

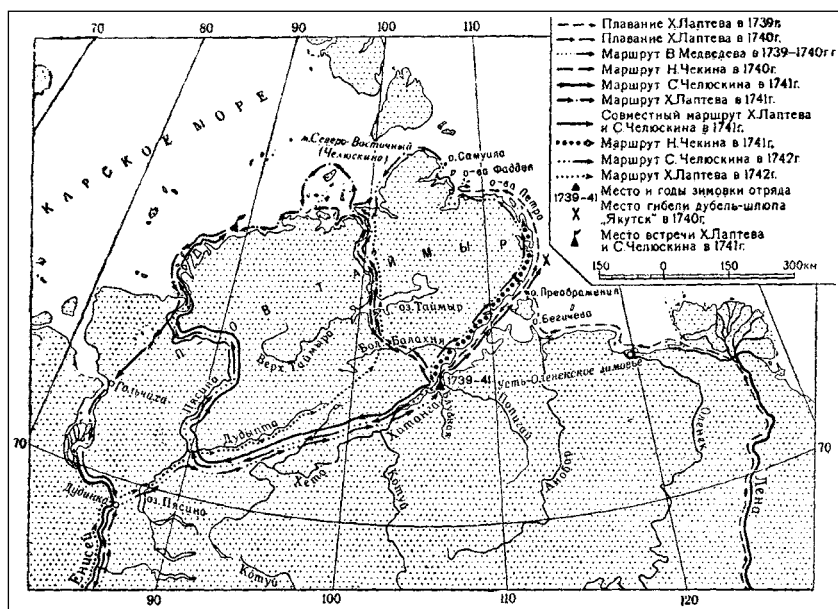
Великая Северная экспедиция 1733–1743 гг. должна была продолжить работы возглавляемой В. И. Берингом Первой Камчатской экспедиции 1725–1730 гг. Замысел новой экспедиции можно назвать грандиозным. Ее целями определялись исследование всех морей Российского Севера, поиск морских путей в Америку и Японию, исследование южной полосы русских владений от озера Байкал до берега Тихого океана, побережья Охотского моря, изучение Сибири в географическом и естественно-научном отношении. Проект разрабатывался под руководством президента Адмиралтейств-коллегии Н. Ф. Головина, при участии составителя Атласа Всероссийской Империи И. К. Кириллова. 23 февраля 1733 г. Сенат

Дубель-шлюпка «Якутск» в разрезе. Современная реконструкция.

окончательно утвердил план новой экспедиции, начальником которой вновь назначили В. И. Беринга.

Для выполнения задач экспедиции, главной из которых считалось исследование и описание побережья Северного Ледовитого океана, сформировали 9 морских и сухопутных отрядов, действовавших практически самостоятельно. За 10 лет отряды под командованием отважных русских мореплавателей (имена многих из них – С. Г. Малыгина, В. В. Прончищева, Д. В. Стерлегова, С. И. Челюскина, Х. П. и Д. Я. Лаптевых и других – нанесены на карты), а также ученые из состава Первой академической экспедиции (восьмого отряда) выполнили огромный объем работ. Была произведена подробная опись побережья Северного Ледовитого океана от реки Печора до мыса Большой Баранов на Чукотке, топографическая съемка множества впадающих в него рек, определены астрономические координаты важных пунктов Крайнего Севера трех материков – Европы, Азии и Америки, проведены метеорологические наблюдения, геологические и этнографические исследования Сибири, Камчатки, Курильских островов. Удалось картографировать Алеутские острова и северо-западное побережье Северной Америки. Мно-

Маршруты
отряда
Х. Лаптева
в 1739–1742 гг.



гими картами, составленными участниками экспедиции, мореплаватели пользовались до начала XX в.

Российский морской историк Ф. Ф. Веселаго писал в 1895 г.: «Нельзя забывать, что такие колоссальные научные приобретения сделаны были в совершенно неизвестных водах, при самых тяжелых климатических условиях, у голых пустынных берегов и при страшных материальных недостатках. Суда, на которых совершались эти съемки и открытия, имели от 50 до 80 футов [15–24 м] длины, были слабой постройки, с непрочным [парусным] вооружением и с самыми дурными морскими качествами, команда же была по большей части неопытная и составленная из самых разнообразных элементов. Обращая внимание на тяжелые обстоятельства, с которыми приходилось бороться участникам этой экспедиции, нельзя не отдать должной справедливости их доблестной энергии, знанию дела и непоколебимой настойчивости в достижении указанной цели».

В задачи четвертого отряда Великой Северной экспедиции, который изначально возглавил лейтенант В. В. Прончищев, входило описание побережья Северного Ледовитого океана от реки Лены до Енисея. Для выполнения этого и была построена дубель-шлюпка «Якутск». 29 июня 1735 г. судно вышло из Якутска вместе с ботом «Иркутск». Последний принадлежал отряду лейтенанта П. Ласиниуса, которому полагалось описать побережье от Лены до Камчатки. На борту «Якутска» находились 50 человек, в том числе супруга Прончищева – Татьяна, штурман С. И. Челюскин, геодезист Н. Чекин.

25 августа дубель-шлюпка достигла реки Оленек, где командир отряда принял решение остаться на зимовку. Одной из причин этого решения стала течь в корпусе судна. Во время зимовки Прончищев и еще несколько человек заболели цингой.

2 августа 1736 г. «Якутск» снова вышел в море, где сразу же встретил тяжелые льды. 13-го числа Прончищев открыл остров, названный через три года Х. Лаптевым островом Преображения. К 19 августа мореплаватели достигли островов Самуила (ныне – острова Комсомольской Правды), где убедились, что ледовая обстановка не позволит им пройти дальше. Пришлось возвращаться назад, и 2 сентября заменивший тяжелобольного Прончищева (он скончался 29 августа) штурман С. И. Челюскин

привел «Якутск» к устью Оленека. 11 сентября умерла Татьяна Прончищева.

В декабре Челюскин и Чекин отправились в Якутск, куда добрались только к концу июля 1737 г. Тем же летом в город пришла и дубель-шлюпка под командованием боцманмата В. Медведева. Журналы и карты Челюскин передал отправляемому в Петербург лейтенанту Д. Лаптеву.

Адмиралтейств-коллегия рассмотрела привезенные материалы и приняла решение о продолжении работ отряда, который теперь возглавил лейтенант Х. П. Лаптев. В случае невозможности пройти из Хатанги в Енисей морем, отряду следовало обойти полуостров Таймыр с описью по берегу. Учитывая трагический опыт зимовки Прончищева, инструкция предписывала не возвращаться осенью к месту прежней зимовки, а зимовать ближе к достигнутому пункту, чтобы не терять время на переходы следующим летом. На выполнение работ отводилось четыре года.

В июне 1739 г. отряд в составе 47 человек – почти все участники плавания Прончищева – вышел из Якутска. Вместе с дубель-шлюпкой шли дощаники (плоскодонные речные самоходные суда) с грузом продовольствия, который нужно было доставить на базу на Оленеке. Спустившись по Лене, дубель-шлюпка вышла западной протокой в море и, обойдя с севера нынешний остров Бегичев (принятый моряками за полуостров), вышла в Хатангский залив. 27 июля был открыт залив Нордвик, обследованием которого занимался геодезист Н. Чекин. 21 августа экспедиция достигла мыса, названного мысом Фаддея; на нем соорудили каменный маяк. Из-за сплоченных льдов «Якутску» пришлось вернуться в низовья реки Хатанги (куда пришел 24 августа), где отряд остался зимовать у реки Блудной.

Во время зимовки Х. Лаптев ввел в рацион своих людей строганину (мороженую сырую рыбу), благодаря чему не было ни одного случая заболевания цингой, а умер лишь один из солдат. Зимой 1739–1740 гг. участники экспедиции провели несколько санных разведочных походов для описания берега от устья Таймыры до Пясины, не принесших больших результатов.

«Якутск» вновь вышел в море 13 июля 1740 г. Остров Бегичев прошли лишь 12 августа, а в Хатангском заливе дубель-шлюпку задержали льды. На следующий день, находясь на 75° 49' с. ш., судно оказалось со всех сторон

окружено льдом, дрейфовавшим по течению в северо-восточном направлении. Шканечный журнал «Якутска» сообщает: «13 августа. 1-й час пополудни. В начале сего часа стало льдом тереть дубель-шлюпку, и одною льдиною прижав, надломило форштевень, такожде и всеё дубель-шлюпку помяло; хотя подле бортов были бревна запущены, токмо то не помогало, и учинилась великая течь; того ради мы, поставя три помпы, стали выливать воду, а дрова из интрюма, воду и провиант выбрав на верх, стали искать течи, вырубая подтоварник (нижняя палуба) в носу и между кнопами (кокоры [часть елового ствола с корнями, приблизительно ему перпендикулярными, применяющаяся в судостроении], связывающие штевни с килем...). 2-й час. Засыпали [пробоину] мукою и пеплом; в то же время погрузило у дубель-шлюпки корму, а нос на льдину приподняло; и мы с наружной стороны на носу то место законопатили. Выливали из дубель-шлюпки воду в три помпы и ведрами; токмо воды не убывает. 3-й час. Сделали доску и наложили небольшой мешок муки в то место, где течь пробилась, с наружную стороны, у надломленного форштевня».

К середине следующего дня оказался затоплен весь провиант. Под напором льда судно резко накренилось на правый борт. Спасательные работы продолжались до вечера 14 августа. Моряки подвели под пробоины в носу пластырь из парусов, откачивали воду. Но к вечеру вода поднялась уже до уровня верхней палубы. Вновь обратимся к шканечному журналу: «7-й час [вечера 14 августа 1740 г.]. Видя, что спасение судна не в нашей воле, стали доставать из трюма какой можно было достать провиант, выкидывая его на лед и продолжая в то же время отливать воду...».

Утром туман разошелся и примерно в 15 милях к юго-западу от гибнущего судна моряки увидели берег. Тогда же в подзорные трубы была замечена полоса припая, к которой несло «Якутск». Общими усилиями удалось подтащить дубель-шлюпку к ледовому полю, на которое начали выгружать имущество, провиант, собак. На берег сразу же перевезли денежную казну. Вечером 15 августа неожиданно взломало мористую часть неподвижного припая, и ледяные поля стало сносить к югу. Поскольку шансов на спасение судна не оставалось, был собран «консилиум» из офицеров и унтер-офицеров. На нем решили,

что «...дубель-шлюпку спасти невозможно, и дабы спасти хотя людей, сошли на помянутый стоячий лед».

Утром 16 августа моряки двинулись к берегу, таща за собой восемь волокуш с провиантом. Путь им преградила полоса воды, которую пришлось переходить вброд. На берегу измученные люди сразу же приступили к постройке «земляных юрт». До конца месяца, пока не взломало припайный лед, потерпевшие кораблекрушение занимались доставкой на берег продуктов и предметов, оставленных на льду. За это время дубель-шлюпку южным ветром отнесло от припая, и она затонула на параллели входа в бухту Прончищевой.

Лишь 20–22 сентября, когда замерзли реки, возглавляемые Чекиным, Лаптевым и Челюскиным группы вышли в направлении Хатанги. В юртах оставили троих лежачих и одного ходячего больного (их привезли на базу 4 ноября, один – конопатчик Василий Михайлов скончался по дороге). Моряки «Якутска» собрались на базе на реке Блудная к 4 ноября 1740 г. С момента кораблекрушения от болезни скончались 4 человека (один похоронен вблизи места гибели «Якутска», трое – у зимовья в устье Хатанги).

После гибели судна стало ясно, что выполнение дальнейшей описи берегов возможно только по суше. Весной 1741 г. Х. П. Лаптев пересек полуостров на собаках до озера Таймыр, затем по долине реки Таймыры дошел до ее устья и, повернув на запад, берегом моря достиг мыса Лемана, где встретился с С. Челюскиным, описавшим реку Пясино и участок западного берега полуострова Таймыр до мыса Стерлегова. Оба путешественника вернулись к устью Пясины и летом 1741 г. поднялись вверх по ней до одноименного озера, откуда перебрались в Туруханск. Зимой 1741–1742 гг. необследованный участок восточного и северного побережья Таймыра (от мыса Стерлегова до залива Фаддея) был описан С. И. Челюскиным. Таким образом, к 1742 г. удалось выполнить первую в истории картографическую съемку побережья Северного Ледовитого океана между Леной и Енисеем.

Память о первопроходцах Таймыра осталась в виде многочисленных топонимов на географических картах, названиях судов и памятников, установленных в Арктике в разные годы. В селе Усть-Оленек сохранилась могила В. В. и Т. Ф. Прончищевых. В 1987 г. недалеко от нее был сооружен памятный знак из красного гранита. В 1999 г.

по инициативе московского клуба «Приключение», возглавляемого Д. И. Шпаро, могила была отреставрирована, а проведенные археологические исследования позволили воссоздать внешний облик супругов Прончищевых.

Увековечена и память о дубель-шлюпке «Якутск». В 1980 г. на берегу Хатанги, вблизи места зимней стоянки «Якутска» был открыт памятный знак в виде 5-метрового металлического красного конусообразного буя с надписью: «Памяти первых гидрографов – открывателей полуострова Таймыр Харитона Лаптева, Семена Челюскина и их 45 товарищей, зимовавших в 1739–1742 годах в 200 м отсюда к югу, поставлен этот знак Хатангской гидробазой, к 50-летию Таймырского автономного округа 15 августа 1980 года».

В 1992 г. на территории Объединенной гидрометеорологической станции имени Е. К. Федорова (она расположена недалеко от мыса Челюскин – крайней самой северной точки Евразии, открытого в 1742 г. С. И. Челюскиным) появился монументальный памятник. Он представляет собой четырехгранную гранитную стелу высотой 4,1 м, установленную на 1,5-метровом основании. Стела увенчана металлической моделью «Якутска», а на памятных досках перечислены фамилии членов команды и солдат дубель-шлюпки.



Памятный знак, установленный в 1980 г. на берегу Хатанги в честь первооткрывателей Таймыра

ГИБЕЛЬ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ВАЙГАЧ»

Транспорты «Таймыр» и «Вайгач» стали первыми в Российском флоте судами нового класса – ледокольно-экспедиционными. Вопросы транспортного освоения Северного морского пути поднимались моряками и учеными еще в конце XIX – начале XX в., но Русско-японская война 1904–1905 гг. затормозила научные исследования в этом направлении.

Только в 1906 г. к проблеме вернулись вновь – по распоряжению морского министра была организована Комис-