

А. Э. НОРДЕНШЕЛЬД

# ПЛАВАНИЕ НА «ВЕГЕ»



ГОСУДАРСТВЕННАЯ БИБЛИОТЕКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# Нильс Адольф Эрик Норденшельд

## Плавание на «Веге»

### Серия «Библиотека «Совкомфлота»»

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=9520103](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9520103)*

*А. Э. Норденшельд. Плавание на «Веге». В двух книгах: Paulsen; Москва; 2014*

*ISBN 978-5-98797-094-2*

#### **Аннотация**

Научно-популярный труд «Плавание на „Веге“» посвящен первому в истории человечества прохождению Северного морского пути (1878–1879 гг.) и написан руководителем совершившей его экспедиции. В книгу вошли описание путешествия, включающее любопытные естественно-научные заметки, и краткая история плаваний в арктических водах. Отдельная глава посвящена русским первопроходцам, на опыт которых во многом и опирался Норденшельд в своем плавании. Особо стоит отметить, что, несмотря на обилие информации, книга читается как приключенческий роман. Автор книги, Нильс Адольф Эрик Норденшельд – шведский геолог и географ, исследователь Арктики, почетный член Русского географического общества, руководитель нескольких успешных экспедиций.

# Содержание

Уважаемые читатели!	7
Книга первая	10
Введение	10
Глава первая	68
Глава вторая	105
Конец ознакомительного фрагмента.	118

**Нильс Адольф  
Эрик Норденшельд  
Плавание на «Веге».  
В двух книгах**

Текст публикуется по изданию 1936 года «Издательства  
Главсевморпути», Ленинград

© 2014, Paulsen

\* \* \*



*А. И. Норденшельд*



# Уважаемые читатели!

Серию книг «Библиотека Совкомфлота» продолжает яркая страница из истории великих открытий и героических плаваний, связанных с освоением Северного морского пути. «Плавание на „Вега“» – это своеобразный отчет о состоявшейся в XIX веке арктической экспедиции Нильса Адольфа Эрика Норденшельда с экскурсами в историю походов в Арктику, совершенных российскими и иностранными мореплавателями в XVI–XIX вв.

Одним из таких исследователей Севера был Н. А. Э. Норденшельд (далее А. Э. Норденшельд), который в 1878–79 гг. на пароходе «Вега» – по современным представлениям, хрупком деревянном судне водоизмещением всего в 357 тонн, снабженным паровой машиной мощностью 60 лошадиных сил, – за две навигации с зимовкой осуществил сквозное плавание северо-восточным путем из Атлантического океана в Тихий и в 1880 году через Суэцкий канал вернулся в Европу, первым обогнув весь Евразийский континент.

Как отмечает отважный мореплаватель, экспедиция под его командованием была бы невозможна и не увенчалась бы успехом, если бы не усилия многих людей, как современников, так и предшественников. При подготовке к экспедиции Норденшельд опирался на русские исследования северного побережья Азии, тщательно изучал дневники и отчеты

русских полярных мореплавателей – Прончищева, Челюскина, братьев Лаптевых, Дежнева, Литке и многих других. В книге он отмечал «огромное мужество, необычайную закаленность и выносливость русских полярных путешественников». Большую помощь Норденшельду оказали сведения о Сибири и состоянии льдов в прилегающих морях, которые предоставил ему иркутский купец А. М. Сибиряков, долгое время изучавший опыт плавания русских поморов. Он же взял на себя почти половину расходов на снаряжение экспедиции. Остальную часть оплатили предприниматель Оскар Диксон (его имя носит остров в северо-восточной части Енисейского залива) и король Швеции Оскар II.

Императорское Русское Географическое общество, считая поход Норденшельда чрезвычайно важным для России, направило в экспедицию поручика русской гвардии лейтенанта Оскара Нордквиста. Отважный мореплаватель Норденшельд впоследствии был удостоен высшей награды Общества – Золотой Константиновской медали.

Говоря современным языком, своим успехом экспедиция Норденшельда была обязана международному сотрудничеству и совместным усилиям всех заинтересованных сторон, и этот пример взаимодействия является весьма актуальным для наших современников в XXI веке.

Книга, написанная А. Э. Норденшельдом почти полтора века назад, привлечет внимание не только ученых, специалистов, представителей морских профессий – историков, гео-



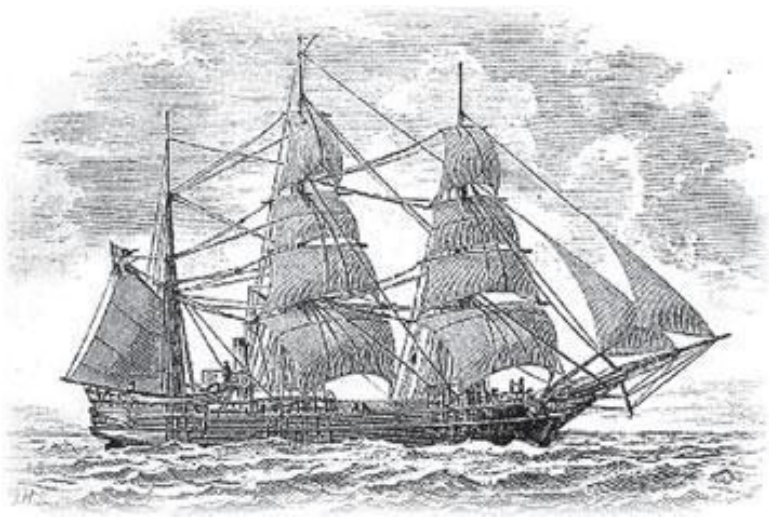
графов, моряков. Ее можно рекомендовать широкому кругу читателей, интересующихся Арктикой.

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a stylized, looped flourish on the right side.

*Генеральный директор —  
Председатель Правления  
ОАО «Совкомфлот» С. О. Франк*

# Книга первая

## Введение



К новым открытиям // Судьбоносное совещание //  
Команда «Веги» // Королевская помощь // Суда  
экспедиции // Описание «Веги» // История вопроса //  
Научные перспективы // План экспедиции

Плаванию, которому посвящена эта книга, предшествовали два других морских путешествия, предпринятых мною из Швеции по западной части Сибирского ледовитого моря. Во время этих плаваний я достиг устья Енисея впервые в 1875 году на рыболовном судне «Pröven» и второй раз в 1876 году на паровом судне «Ymer».

Основываясь на опыте этих двух плаваний и используя знания, приобретенные за это время, а также приняв во внимание прежние, в особенности русские, исследования северного побережья Азии, я полагал себя вправе считать установленным, что путь, которым я два года подряд свободно проходил до устья Енисея через Карское море, пользовавшееся такой дурной славой, вероятно свободен и на дальнейшем своем протяжении до Берингова пролива и что, таким образом, возможно плавание вокруг Старого Света.

Тут представлялась возможность новых важных открытий, и, естественно, я стал стремиться к ним. Ведь речь шла о разрешении географической проблемы – о северо-восточном пути в Китай и Японию, что в течение более трех столетий вызывало соревнование первейших торговых государств мира и отважнейших мореплавателей. А если понимать эту проблему как плавание вокруг Старого Света, то разрешение ее было желанной целью географов уже в течение тысячелетий.

Для выполнения этой задачи я вначале решил воспользоваться денежными средствами, предоставленными мне с

целью продолжения исследований в Сибирском ледовитом море А. М. Сибиряковым<sup>1</sup> еще после моего возвращения из плавания 1876 года. Но для путешествия в таком масштабе, как рисовалось мне, и для столь продолжительного плавания предложенная Сибиряковым сумма, конечно, была недостаточна.

Ввиду этого я обратился к королю: не может ли предполагаемая мною морская экспедиция рассчитывать на поддержку из государственных средств. Король Оскар обещал в ближайшее время созвать совещание из шведских мореплавателей, доходивших до Енисея, при участии других лиц, так или иначе интересовавшихся нашими северными исследовательскими планами. На меня было возложено представить мотивированное заключение относительно льдов у северных берегов Сибири, в чем я так резко расходился с общепринятым мнением.<sup>2</sup>

Совещание это, которое можно считать днем рождения экспедиции на пароходе «Вега», состоялось в Стокгольме 26

---

<sup>1</sup> А. М. Сибиряков (1849–1933) был крупным сибирским капиталистом-золотопромышленником, финансировавшим многие предприятия, имевшие целью экономическое развитие Крайнего Севера, в особенности его путей сообщения. Именем Сибирякова назван знаменитый советский ледокольный пароход, совершивший в 1932 году первое в истории сквозное плавание Северным морским путем в одну навигацию. (*Прим. ред.*)

<sup>2</sup> До Норденшельда господствовало представление о крайне тяжелых ледовых условиях в Карском море, вследствие чего оно сравнивалось с «ледяным погребом». Это неверное представление в особенности поддерживал известный русский мореплаватель Ф. Литке. (*Прим. ред.*)

января 1877 года и началось обедом, на котором среди присутствующих были: доктор Оскар Диксон, морской министр фон-Оттер, известный своими морскими путешествиями в арктических водах в 1868 и 1871 годах, доцент Чельман и д-р А. Стуксберг, первый из них – участник зимовки в Мосельбэй в 1872/73 году<sup>3</sup> и плавания в Енисей в 1875 году, а второй – участник плаваний в Енисей в 1875 и в 1876 годах, и доценты Яльмар Тель и А. Н. Лундстрем – оба участники экспедиции в Енисей в 1875 году.

После обеда был представлен план предполагаемой экспедиции, приблизительно в том виде, в котором он был потом опубликован на нескольких языках.<sup>4</sup> В оживленных прениях сталкивались мнения за и против моего проекта. Особенно подробно обсуждался вопрос о состоянии льдов и о морских течениях у мыса Челюскина.

В заключение король заявил, что он убежден в осуществимости экспедиции и готов оказать ей всяческое содействие. Крупнейший негоциант д-р Оскар Диксон обещал свое участие в больших расходах, которых потребует новая экспедиция. Это было уже шестое путешествие в моря дальнего севе-

---

<sup>3</sup> Экспедиция А. Норденшельда 1872/73 года имела целью достижение высоких широт. Она провела зиму на севере Шпицбергена и внесла ценный вклад в изучение этого архипелага. (*Прим. ред.*)

<sup>4</sup> Rapport présenté à Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège par le professeur A. E. Nordenskjöld sur la possibilité de la navigation commerciale dans la Mer Glaciale de Sibérie. St.-Petersbourg, 1880. (*Прим. ред.*)

ра,<sup>5</sup> в большей или меньшей степени финансируемое д-ром Диксоном. Д-р Диксон был в дальнейшем банкиром экспедиции на судне «Вега» и в значительных размерах авансировал суммы для расходов. По возвращении все издержки были поделены между королем, д-ром Диксоном и Сибиряковым.

Большое удовлетворение давало мне то, что в этом новом плавании в полярные моря ко мне присоединились в качестве руководителей зоологическими и ботаническими работами мои старые и испытанные друзья, известные в полярной литературе исследователи, доценты д-р Чельман и Стуксберг. Позднее в этом же году другой участник зимовки в 1872/73 году на Шпицбергене, капитан шведского флота А. Паландер, изъявил готовность сопровождать новую экспедицию в качестве капитана корабля. Я с радостью принял это предложение, так как хорошо знал по прежним своим путешествиям с капитаном Паландером его исключительные качества моряка и полярного исследователя. Наконец, к экспедиции присоединились: лейтенант итальянского флота Джакомо Бове, лейтенант датского флота А. Говгард, врач Э. Альмквист, русский поручик О. Нордквист и лейтенант шведского флота Э. Брузевиц, кроме того, 21 человек команды, список которой приводится далее.

---

<sup>5</sup> Путешествие на Шпицберген в 1868 году, в Гренландию в 1870 году, на Шпицберген в 1872/73 году, на Енисей в 1875 году и на Енисей в 1876 году. (Прим. автора)

Экспедиция в таком объеме, как предполагавшаяся, рассчитываемая приблизительно на двухлетний срок, на собственном судне, с многочисленным хорошо оплачиваемым экипажем, да еще и со значительным научным штабом, должна была, конечно, стоить очень дорого. Чтобы несколько сократить расходы, я подал 25 августа 1877 года просьбу королю, чтобы «Вегу», купленную между тем для экспедиции, было разрешено снарядить для выхода в море на военной верфи в Карлскроне, а также чтобы по примеру полярных экспедиций 1868 и 1872/73 годов<sup>6</sup> были предоставлены преимущества чинам военного флота, добровольно принявшим участие в экспедиции. Через морского министра 31 декабря 1877 года король разрешил оплачивать офицеров и матросов военного флота, добровольно участвующих в этой экспедиции, как состоящих на действительной военной службе; кроме того, король велел внести на рассмотрение народного представительства предложение о предоставлении этим лицам дополнительных окладов и некоторых преимуществ.

---

<sup>6</sup> Экспедиция 1868 года, осуществленная на пароходе «София», имела главной целью достижение возможно большей широты к северу от Шпицбергена. «Софии» удалось дойти до 81° 42' N, на меридиане 17° 30' E. (Прим. ред.)





Риксдаг в 1878 году отнесся к предложению правительства с щедростью, которой всегда отличались представители шведского народа, раз дело касалось научных целей. Было утверждено и представление президента Академии наук К. Ф. Верна о некоторых дополнительных преимуществах.

Я получил также разрешение взять из запасов флота в Карлскроне провиант, медикаменты, уголь, смазочное масло и вообще все необходимое для снаряжения, с обязательством уплаты в случае, если сумма превысит 10 000 крон; наконец, было дано разрешение, чтобы корабль экспедиции был снаряжен и приведен в полную готовность на военной верфи Карлскрона, но с условием, что экспедиция уплатит расходы, если они превысят 25 000 крон.

Вместе с тем моя просьба, чтобы купленный для экспедиции пароход «Вега» носил военный флаг, получила отказ военного министра в письме от 2 февраля 1875 года. На этом основании «Вегу» занесли в следующем марте месяце в общий регистр шведского мореходного общества.

«Вега», как будет видно из последующего описания, представляла собой довольно большое судно, которое перед выходом в море должно было принять значительный груз провианта и угля. Чтобы обеспечить экспедиции большую безопасность в первой части плавания, Сибиряков предоставил мне средства для постройки другого, меньшего судна – «Ле-

на». Главным назначением его была река Лена. В начале путешествия «Лена» могла бы служить для «Веги» и посылочным судном, которое, если оказалось бы необходимым, можно было бы послать вперед для исследования льдов и фарватера. Я стал строить «Лену» на заводе в Мотале из шведской бессемеровской стали, главным образом по чертежам финского инженера Р. Рунеберга. Судно вполне соответствовало своему назначению.

Неожиданная возможность снабдить в пути суда углем представилась мне вследствие того, что одновременно с приготовлениями к плаванию «Веги» я получил предложение снарядить для А. М. Сибирякова два других судна – пароход «Фразер» и парусное судно «Экспресс», которые должны были доставить из Енисея в Европу грузы хлеба, а ввезти в Сибирь некоторые европейские товары. Товары эти не заполняли просторных трюмов «Экспресса», которыми поэтому можно было воспользоваться для погрузки запасов угля для трех пароходов. Это было особенно удобно потому, что «Вега» и «Лена», согласно нашему плану, должны были расстаться с «Экспрессом» и «Фразером» только в устье Енисея.

Далее я опишу плавание трех остальных судов, из которых каждое заслуживает известного места в летописях мореплавания. Здесь в беглом обзоре я только упомяну, какие четыре судна находились в моем распоряжении в начале морской экспедиции, описываемой в этой книге.

1. «*Вега*» под командой лейтенанта шведского флота А. Паландера обошла вокруг Азии и Европы.

2. «*Лена*» под командой шкипера зверобойных судов Христиана Иоганнесена – первое судно, достигшее из Атлантического океана реки Лены.

3. «*Фразер*» под командой капитана коммерческого флота Эмилия Нильсона.

4. «*Экспресс*» под командой капитана коммерческого флота Гундерсена; оба были первыми, доставившими в Европу груз хлеба с Енисея.<sup>7</sup>

При покупке «Веги» для экспедиции продавец сообщил о судне следующие данные:

«Паровое судно „Вега“ построено в Бремергафене в 1872/73 году из лучшего дуба для акционерной компании „Ледовитое море“ и под ее особым наблюдением. Компанией „Веритас“ признано перворазрядным на 12 лет. Размеры: 357 регистровых тонн или 299 тонн нетто. Оно построено применительно к рыбному и зверобойному промыслам в Северном ледовитом море и снабжено всем необходимым и принятым оборудованием. С бортами из дуба, судно кроме того имеет специальную ледовую обшивку. Она простирается от нижних болтов застрехи до высоты 1,2–1,5 метра от киля.

---

<sup>7</sup> Первый груз товаров из Европы к Енисею был доставлен мною на судне «Умер» в 1876 году. Первым судном, пришедшим с Енисея в Атлантический океан, было судно «Утренняя заря», построенное в Енисейске для М. К. Сидорова. Привел его в Петербург капитан Шваненберг (1877 г.) (Прим. автора)

Размеры:

*Длина по килю 37,6 метра*

*Длина по палубе 43,4,*

*Наибольшая ширина 8,4,*

*Глубина трюма 4,6,*

Паровая машина в 60 сил системы Вольфа с поверхностным конденсатором лучшего качества. Требует в час около 0,27 куб. метра угля. Такелаж для хода под парусами в полном составе; мачты еловые, снасти из железной проволоки, марселя патентованные. Ход, маневрирование и управляемость рулем безупречны; под парусами судно делает от 9 до 10 узлов. При ходе под парами судно давало 7 1/2 узлов; вообще же ход под парами можно исчислять в 6–7 узлов. На судне находятся – мощная паровая лебедка, запасные рули и бинты. Затем весь нижний трюм наполнен плотно прилегающими ко дну и к бокам цистернами из железа для воды, чем усиливается крепость судна в случае напора льдов. Цистерны пригодны также для хранения провианта и каменного угля».<sup>8</sup>

Мы не имели причины не доверять описаниям,<sup>9</sup> но все же перед таким походом в северные моря, как тот, о котором здесь идет речь, было необходимо внимательнейшим обра-

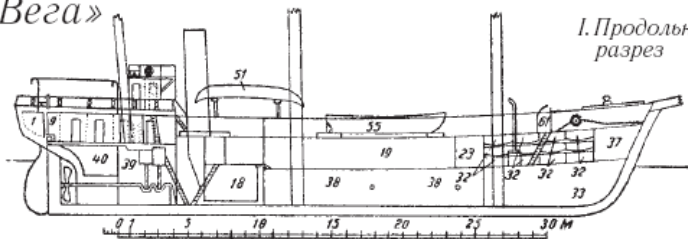
---

<sup>8</sup> С целью освободить помещение для угля и провианта большая часть этих цистерн была вынута в Карлскроне. (*Прим. автора*)

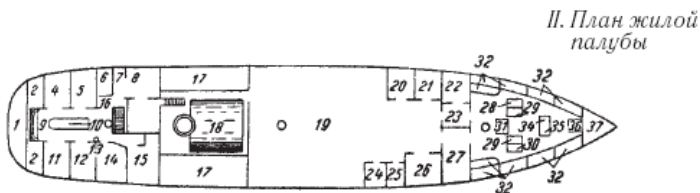
<sup>9</sup> Расход угля, по вычислению капитана Паландера, равнялся при ходе в 7 узлов 0,3 куб. метра в час. (*Прим. автора*)

зом осмотреть судно, убедиться, что все его разнообразные части в полном порядке, сделать изменения сообразно новому назначению судна и, наконец, снабдить его всем нужным для нашего научного штаба, который вместе с офицерами состоял из 9 человек. Работы эти были произведены на верфи Карлскрона под наблюдением капитана Паландера. Приборы и инструменты для научных работ своевременно приобретались в Стокгольме, причем множество инструментов для физических, астрономических и геологических исследований было получено заимообразно из Академии наук.

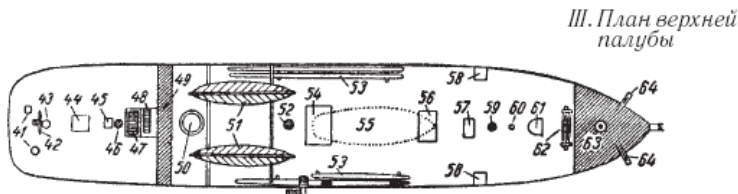
# «Вега»



I. Продольный  
разрез



II. План жилой  
палубы



III. План верхней  
палубы

1. Крюйткамера
2. Инструментальный шкаф
3. Диван кают-компаний
4. Каюта лейтенанта Брусевица
5. Каюта лейтенантов Бове и Говгарда
6. Зимняя кладовая
7. Коридор
8. Каюта д-ра Струксберга и поручика Нордквиста
9. Кают-компаний

10. Стол в кают-компании
11. Каюта д-ра Альмквиста
12. Каюта д-ра Гельмана
13. Камин
14. Каюта капитана Паландера
15. Каюта проф. Норденшельда
16. Коридор (трап в кают-компанию)
17. Уголь
18. Паровой котел
19. Продовольственный трюм
20. Каюта лоцмана (построена в Японии)
21. Каюта лейтенанта Бове (построена в Японии)
22. Каюта двух унтер-офицеров
23. Их столовая
24. Столярная мастерская (построена в Японии)
25. Помещение для собраний (построено в Японии)
26. Библиотека
27. Кладовая для кают-компании
28. Люк в продовольственный трюм
29. Люки в канатную
30. Люк в помещение для научных работ
31. Камбуз
32. Койки для экипажа в два ряда
33. Канатный ящик
34. Люк в продовольственную кладовую
35. Люк

36. Люк в подшкиперскую
37. Парусная
38. Запасы воды и угля
39. Машина
40. Погреб
41. Термометр
42. Штурвал
43. Компас
- 44—45. Световые люки в кают-компании
46. Бизань-мачта
47. Трап в кают-компанию
48. Трап в машину
49. Капитанский мостик
50. Дымовая труба
51. Шлюпка на шлюпбалках
52. Грот-мачта
53. Запасные стеньги
54. Грузовой люк
55. Паровой катер
56. Носовой люк
57. Птичник
58. Галюны
59. Фок-мачта
60. Труба из камбуза
61. Трап в кубрик
62. Брашпиль



63. Щиль

64. Катбалки

Провиант для экспедиции приобретался отчасти на основании опыта зимовки 1872/73 года, отчасти по указаниям выдающегося врача названной экспедиции д-ра А. Энваля. Консервы, масло, мука были закуплены частью в Карлскроне, частью в Стокгольме и Копенгагене; часть корабельных сухарей изготовлена в Стокгольме (З. Викстремом), часть закуплена в Англии; свежий дозрелый картофель<sup>10</sup> был привезен с берегов Средиземного моря, огромное количество клюквенного экстракта было доставлено из Финляндии, а моченая морошка и одежда из оленьего меха – из Норвегии (через агента Эбельтофта) и т. д., – словом, ничто не было забыто, чтобы возможно лучше снарядить судно для достижения им его великой цели.

Это видно из нижеприводимого плана экспедиции.

Шведские полярные экспедиции последних десятилетий уже давно приобрели большое значение. Этому способствовали живое участие, с которым к ним относились как на родине, так и за пределами ее, значительность сумм, отпущенных государством и пожертвованных частными лицами,

---

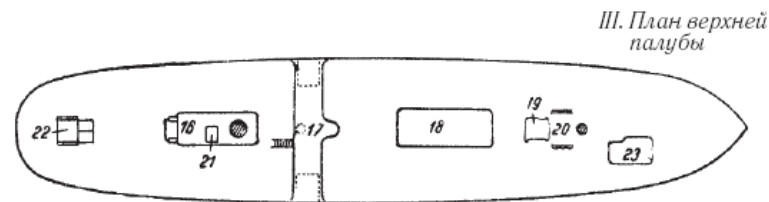
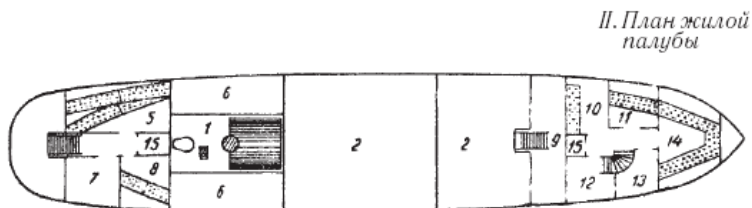
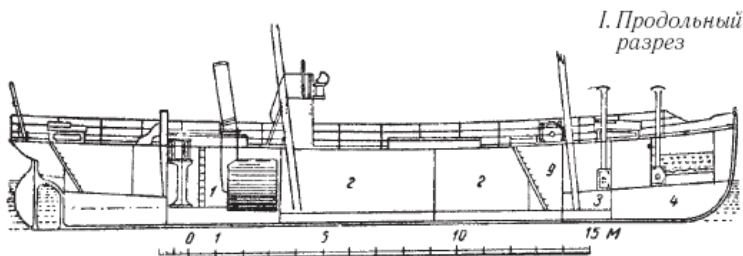
<sup>10</sup> Картофель нам предстояло принять в Гетеборге 1 июля. Чтобы сохраниться, он должен был быть только что выкопанным и зрелым. Его закупали поэтому на юге через Карла В. Бомана в Стокгольме. Это первейшее из противоцинготных средств имелось у нас еще в запасе во время нашего прихода в Японию. (Прим. автора)

и, наконец, то, что эти путешествия явились практической школой более чем для тридцати шведских естествоиспытателей и дали важные научные и географические результаты, а шведскому государственному музею – такие материалы, что музей этот в области исследования Арктики стал самым богатым в мире. Многие сделанные этими экспедициями открытия и исследования имеют или обещают со временем приобрести практическое значение. Сюда относятся метеорологические и гидрографические труды экспедиций, а также практическое изучение моржового и тюленьего промыслов в полярных морях, открытие неизвестных прежде рыбных богатств у берегов Шпицбергена, обнаружение на Медвежьем острове и на Шпицбергене значительных залежей каменного угля и фосфатов, которые в будущем должны иметь большое экономическое значение для близлежащих стран, и прежде всего успешный проход двух последних экспедиций в устья великих сибирских рек Оби и Енисея,<sup>11</sup> что наконец привело к решению многовековой проблемы мореплавания.

---

<sup>11</sup> Норденшельд имеет в виду возглавлявшиеся им экспедиции на «Pröven» в 1875 году и на «Ymer» в 1876 году. (Прим. ред.)

# «Лена»



1. Машинное отделение
2. Грузовые трюмы
3. Канатный ящик
4. Балластная цистерна
5. Кубрик

6. Угольные ямы
7. Каюта кочегара
8. Каюта машиниста
9. Продовольственный трюм
10. Каюта капитана
11. Каюта штурмана
12. Камбуз
13. Кладовая
14. Кают-компания
15. Шкапы
16. Машинный люк
17. Капитанский мостик
18. Люк в грузовой трюм
20. Брашпиль
21. Трап в машину
22. Трап в кубрик
23. Трап в каюту капитана, кают-компанию и проч.

Но именно эти, уже достигнутые результаты манят продолжать исследования, в особенности после того, как две последние экспедиции открыли как в научном, так и в практическом отношениях исключительно многообещающее поле для исследований, лежащее к востоку от устья Енисея. Еще в наши дни, в век телеграфа и пара, здесь встречаешь в научном смысле новую, до сих пор незатронутую изучением область. Да и весь необъятный океан, тянущийся по долго-

те на 90 градусов от устья Енисея, мимо мыса Челюскина – Promontorium Tabin древних географов – до острова Врангеля, никогда не разрезался килем морского судна, если не считать редких случаев берегового каботажа на малых или больших лодках, и никогда не видел пароходного дыма.

Такое положение дел и побуждает меня искать средств для экспедиции, возможно лучше снаряженной в научном и навигационном отношении, экспедиции, задачей которой будет географическое, гидрографическое и естественно-историческое исследование Северного ледовитого моря к востоку от Енисея, по возможности до Берингова пролива. Можно без преувеличения утверждать, что со времени знаменитого путешествия Кука по Тихому океану ни одной экспедиции не представлялось более обширного поля для открытий, если только ледовая обстановка позволит на оборудованном для этой цели пароходе проникнуть в это море. Чтобы судить об этом, необходимо кинуть беглый взгляд на уже сделанные попытки пройти тем путем, который является целью настоящей экспедиции.

Вероятно, Гетеборг будет той шведской гаванью, из которой выступит экспедиция. Время отплытия назначено на начало июля 1878 года. Путь прежде всего должен лежать вдоль западных берегов Норвегии, мимо Нордкапа и горла Белого моря до пролива Маточкин Шар на Новой Земле.

Открытие сэром Хьюгом Виллоуби и Ричардом Чанслером в 1553 году морского пути к этим областям было пло-

дом первой морской экспедиции, отправленной Англией. Эта экспедиция сделала также первую попытку найти северо-восточный путь в Китай. Цель эта, правда, не была достигнута, но зато было открыто морское сообщение между Англией и Белым морем, что явилось поворотным пунктом не только в мореплавании Англии и России, но и в мировой торговле. Это стоило жертвы, которую принес сэр Хьюг Виллоуби, погибнув во время зимовки на Кольском полуострове вместе с экипажем своего судна. В наши дни этим путем безопасно и уверенно проходят тысячи судов.

По сведениям, имеющимся в настоящее время о состоянии льдов в Мурманском море,<sup>12</sup> – так называется на старых картах море между Колой и Новой Землей, – можно поздним летом плыть из Белого моря до Маточкина Шара, не опасаясь никаких ледовых препятствий. Но несколько десятков лет тому назад, вследствие недостаточности сведений относительно правильного пути и наилучшего времени года, положение было совершенно другое, что явствует из рассказов о трудностях и опасностях, встречавшихся на пути знаменитому русскому мореплавателю Литке, который четыре лета подряд (1821–1824 годы) предпринимал путешествия

---

<sup>12</sup> Мурманским морем раньше иногда называлась южная, прилегающая к Кольскому полуострову часть Баренцева моря. Ввиду того что выделение этой части Баренцева моря в самостоятельную единицу не имеет физического обоснования, постановлением ЦИК СССР от 1935 года употребление названия «Мурманское море» отменено. (*Прим. ред.*)

вдоль западных берегов Новой Земли.<sup>13</sup> Опытный зверобой на обычном зверобойном судне может в настоящее время за одно лето, т. е. в четыре раза меньший срок, пройти большее расстояние по этим водам, чем проходила прежде специально снаряженная на военной верфи экспедиция.

Из Мурманского моря можно пройти в Карское четыре-мя различными путями, именно: а) *Югорским проливом* – Fretum Nassovicum древних голландцев – между островом Вайгачом и материком; б) *Карскими Воротами*, между Новой Землей и островом Вайгачом; в) *Маточкиным Шаром*, который между 73 и 74° сев. шир. делит Новую Землю на две части, и, наконец, г) *северным обходом* этого двойного острова. Путь мимо северной оконечности Новой Земли обычно освобождается от льдов в начале сентября,<sup>14</sup> и поэтому экспедиция, задачей которой является проникнуть в это море дальше на восток, не должна избирать этот путь. Югорский Шар и Карские Ворота рано освобождаются от сплошных льдов, но проход здесь затруднен значительными массами

---

<sup>13</sup> Главной задачей экспедиции Литке являлась опись всего западного побережья Новой Земли до ее северной оконечности – мыса Желания. Однако вследствие неблагоприятных ледовых условий Литке дальше мыса Нассау не удалось пройти. (Прим. ред.)

<sup>14</sup> Состояние льдов в полярных морях подвержено большим колебаниям из года в год. Даже в настоящее время не имеется достаточно наблюдений, на основании которых можно было бы фиксировать нормальное время освобождения от Льда моря у северной оконечности Новой Земли. Поэтому на даваемое Норденшельдом время – начало сентября – следует смотреть лишь как на некоторое приближение. (Прим. ред.)

плавучих льдов, которые перемещаются взад и вперед приливо-отливными течениями. Кроме того, в Югорском Шаре отсутствуют удобные гавани, вследствие чего плавающие массы льдов могут стать большим затруднением для судна, пытающегося этим путем проникнуть в Карское море. Маточкин Шар представляет собой узкий, но глубокий, за исключением нескольких известных банок, канал, около ста километров длины, который освобождается от сплошного льда только во вторую половину июля, но который, с другой стороны, вследствие очертания своих берегов менее загромождается плавающими льдами, чем проливы,<sup>15</sup> расположенные южнее. Хорошие гавани имеются у восточного входа в пролив. В 1875 и 1876 годах пролив и окружающие моря совершенно освободились от льдов в конце августа, но еще долго до этого лед так разогнало, даже к востоку от пролива, что судно могло найти безопасный проход между рассеянными плавающими льдами. Именно западный берег Новой Земли в районе Маточкина Шара обычно посещается весною зверобоями в первую очередь.

В случае, если в начале или в конце лета 1878 года в упомянутых районах будут очень устойчивые южные ветры, которые рано отгонят плавучие льды от берегов материка, я

---

<sup>15</sup> Многочисленные последующие плаванья, а также наблюдения полярных станций не подтвердили мнения Норденшельда, что Маточкин Шар находится в более благоприятных ледовых условиях, нежели Югорский Шар и Карские Ворота. Однако в отдельные годы состояние льдов в Маточкином Шаре может быть благоприятнее, чем в южных проливах. (*Прим. ред.*)



считаю наиболее надежным для экспедиции выбрать путь через Маточкин Шар.

Нельзя рассчитывать, чтобы уже в начале августа прямой путь отсюда к гавани Диксона, расположенной при устье Енисея, был свободен; наоборот, нужно быть готовым на значительный обход к югу, чтобы избежать льдов, держащихся в Карском море до начала сентября. Это промедление на несколько дней, которое может быть вызвано скоплением льдов, дает, впрочем, возможность произвести ценные гидрографические и другие работы в желобе, проходящем вдоль восточного берега Новой Земли, где глубина доходит до 420 метров. В общем Карское море неглубоко, и глубина его неравномерна (от 21 до 63 метров), однако подводных мелей или скал в нем не имеется. В глубоком желобе вдоль восточных берегов Новой Земли имеется богатейшая фауна, и именно отсюда наши две предыдущие экспедиции привезли некоторые в отношении систематики, несомненно, своеобразные и интересные виды животных. Даже водоросли здесь вблизи берегов обильны и густы. Поэтому экспедиция будущего года должна стремиться попасть к Маточкину Шару так рано, чтобы посвятить по крайней мере несколько дней научной работе в этих местах.

Само плавание Карским морем до гавани Диксона не представляет, основываясь на опыте, приобретенном в настоящее время, никаких трудностей. Все же нельзя рассчитывать достигнуть гавани Диксона ранее 10–15 августа. В

1875 году я подошел к этой гавани на парусном судне 15 августа, после долгой задержки в Карском море из-за штиля. На пароходе в этом же году можно было бы дойти до гавани уже в первые дни месяца. В 1876 году состояние льдов было менее благоприятно вследствие холодного лета и упорных северо-восточных ветров. Но даже в том году я пришел в устье Енисея 15 августа.

Я предполагаю остановиться в гавани Диксона по крайней мере на несколько часов, чтобы сдать почту, в случае если мне не придется встретиться тут, что очень вероятно, с каким-нибудь судном, вышедшим из Енисейска, с которым можно было бы послать домой известия об экспедиции. Наблюдения над гидрографическими условиями между устьем Енисея и мысом Челюскина в настоящее время почти совершенно отсутствуют, ибо, как я уже говорил, ни одно большое судно никогда не посещало этих вод. О русских путешественниках, плававших вдоль этого побережья, известно очень мало, но из их неудачной попытки проникнуть здесь далеко на восток никоим образом нельзя вывести неблагоприятное заключение о судоходности моря в определенное время года. Если знаешь, как в настоящее время снаряжены морские сибирские экспедиции, представляешь себе снаряжение русских экспедиций к северным берегам Сибири в 1734–1743 годах, – экспедиций, посылавшихся в необычайно тяжелых условиях, – то тогда становится понятным изложенное. Но по справедливости можно ожидать, что хоро-

шо снаряженное паровое судно сможет проникнуть гораздо далее места, где эти несчастные повернули назад со своим многочисленным экипажем, но маленьким суденышком, зачастую сшитом вицами, слишком хрупким для борьбы со льдами и непригодным для открытого моря.

Впрочем, известно всего о трех морских путешествиях, или, вернее, прибрежных плаваниях в этой части Карского моря, под командой одних и тех же штурманов Минина и Стерлегова. Первая попытка была сделана в 1738 году на дубельшлюпке в 21 метр длиною, 5 метров шириною и в 2 метра наибольшей глубины, построенной в Тобольске и доставленной оттуда к Енисею лейтенантом Овцыным. На этом судне Минин прошел от Енисея до  $72^{\circ} 53'$  сев. шир. Отсюда он отправил далее на север ялбот, но и это злополучное суденышко вынуждено было повернуть из-за отсутствия провианта, не достигнув места у устья Енисея, которое мною названо гаванью Диксона. В следующем году была сделана новая попытка, однако и на этот раз не прошли дальше, чем в прошлое лето. Наконец, в 1740 году с большими опасностями вследствие сильного волнения при устье реки той же дубельшлюпке удалось достигнуть  $75^{\circ} 15'$  сев. шир. 2 сентября, как раз когда настает самое благоприятное время, чтобы идти в этих водах на парусах, повернули назад, главным образом по причине позднего времени года.

Далее имеется несколько сообщений о состоянии льдов у этого побережья, основанных на достоверных наблюдениях.

Академик Миддендорф во время своего знаменитого путешествия по Северной Сибири достиг 25 августа 1843 года сухим путем морского берега у Таймырского залива ( $75^{\circ} 40'$  сев. шир.) и нашел море свободным от льда на таком расстоянии, какое мог охватить глаз с возвышенного берега.<sup>16</sup> Далее Миддендорф говорит, что якут Фомин, единственный прошедший зиму у Таймырского залива, сообщил, что лед расходится на море в первой половине августа и что южным ветром лед относит от берегов, но только на такое расстояние, что его можно видеть с береговых высот.

Земля между Таймырским заливом и мысом Челюскина была нанесена на карту во время санного путешествия штурмана Челюскина в 1742 году вдоль берегов. Установлено, что самый северный мыс Азии был им открыт в мае месяце упомянутого года, а тогда море вокруг было, конечно, покрыто льдом. Каких бы то ни было сведений о состоянии льдов летом или осенью в море к западу от мыса Челюскина не имеется, но так как стоит вопрос о проходимости этого моря, то здесь следует упомянуть, что Прончищев 1 сентября 1736 года на судне каботажного плавания приблизился с востока к самой северной оконечности Азии под  $77^{\circ} 34'$  сев. шир. и  $105^{\circ}$  вост. долг. и что норвежские зверобои поздним летом не раз проходили под парусами далеко на восток от северной оконечности Новой Земли ( $77^{\circ}$  сев. шир. и  $68^{\circ}$  вост. долг.)

---

<sup>16</sup> Th. v. Middendorff, Reise in dem äussersten Norden und Osten Sibiriens. B. I V, I, стр. 21 и 508, 1867. (Прим. автора)

и вовсе не встречали льдов.

Совершенно ясно, что в настоящее время мы не располагаем полными, основанными на хороших наблюдениях сведениями о гидрографических условиях прибрежного морского пути между Енисеем и мысом Челюскина. Я все же считаю, что в сентябре или во второй половине августа можно с полной уверенностью рассчитывать найти в этих местах открытую воду или по крайней мере широкий, свободный от льда проход вдоль берегов благодаря огромным массам нагретой воды, которую изливают в море Обь и Енисей, берущие свое начало на среднеазиатских плоскогорьях.

Вследствие притока речных вод между гаванью Диксона и Белым островом проходит на север мощное течение распресненной воды. В этих высоких широтах влияние вращения земли на реки, текущие приблизительно по направлению меридианов, очень значительно, вызывая отклонение идущих с юга рек к востоку. Вследствие этого воды Оби и Енисея по выходе в море должны были бы держаться вдоль берегов Таймыра, пока за мысом Челюскина они уже без помехи могут течь на северо-восток или восток. Вблизи впадения в море этих огромных рек я наблюдал при тихой погоде приблизительно под  $74^{\circ}$  сев. шир. температуру, доходящую у устья Енисея до  $+9,4^{\circ}$  (17 августа 1875 года) и у устья Оби – до  $+8,0^{\circ}$  (10 августа того же года). Обычно это идущее с юга течение встречается с холодными более тяжелыми глубинными водами, энергично перемешивающимися с поверхност-

ной водой и охлаждающими ее; с другой стороны, это поверхностное течение встречается с идущим с севера и несущим лед холодным противным течением; последнее, вследствие вращения Земли, отклоняется к западу и хорошо проявляется у восточного берега Новой Земли, где оно может быть причиной появления огромных масс плавучих льдов, теснящихся летом у этих берегов. На основании моего собственного опыта и по совпадающим заявлениям зверопромышленников, лед этот осенью почти совершенно исчезает вследствие таяния.

Чтобы представить себе расстояние, на какое может отнести плавучие льды поток воды из Оби и Енисея, надо вспомнить, что даже очень слабое течение влияет на состояние льдов и что, например, воды реки Ла-Платы, менее мощные, чем воды Оби-Енисея, отчетливо различимы на расстоянии 1500 километров от устья, т. е. на пространстве, приблизительно в три раза большем, чем расстояние от гавани Диксона до мыса Челюскина. Единственный морской залив, который может сравниться с Карским морем в отношении размеров того пространства, на которое влияют реки, впадающие в залив, – это Мексиканский залив.<sup>17</sup>

Ветры, которые в этих местах осенью часто дуют с северо-востока, должны способствовать образованию широкой, почти совершенно свободной от льда полосы вдоль побере-

---

<sup>17</sup> Th. v. Middendorff, Reise im Norden und Osten Sibiriens (1848). В. I, стр. 59, статья V. Baer, Ueber das Klima des Tajmurlandes. (Прим. автора)

жья, о котором здесь идет речь.

Сведения, которыми мы располагаем о фарватере к западу от Лены до мыса Челюскина, основаны главным образом на наблюдениях экспедиций, посылавшихся в первую половину прошлого столетия русским правительством для съемки самой северной части Азии. Признавая огромное мужество, необычайную закаленность и выносливость, всегда отличавшие русских полярных путешественников, необходимо, для правильной оценки результатов этих плаваний, помнить, что они совершались на маленьких парусных судах, которые по своей конструкции с современной точки зрения непригодны для плавания в открытом море и чересчур хрупки, чтобы противостоять льдам.

Они не располагали не только паром – нашим нынешним могучим двигателем, – у них не было даже и хорошей парусной оснастки, чтобы свободно маневрировать. Почти весь экипаж этих суденышек состоял из сибирских приречных жителей, раньше никогда не видавших моря, не испытавших сильного морского волнения и не имевших понятия о плавании среди льдов. Принимая во внимание эти условия, мне кажется, что упомянутые плавания говорят за то, что тут даже осенью можно рассчитывать на благоприятное плавание.

Исходным пунктом путешествий вдоль берегов к востоку от мыса Челюскина был город Якутск, расположенный на берегу Лены под 62° сев. шир. и в 1500 километрах выше устья реки. Здесь же строились и суда для этих путешествий.

Первая экспедиция вышла в 1735 году под командой лейтенанта флота Прончищева. После того как мореплаватели спустились на парусах вниз по реке, они 14 августа прошли через восточный рукав устья Лены, затем обошли всю значительную дельту реки и только 7 сентября дошли до Оленекской губы. Таким образом потребовалось три недели, чтобы проплыть пространство, которое обыкновенный пароход покрыл бы в один день. Лед видели, но он не препятствовал плаванию. Кроме того, плавание затянулось из-за противного ветра (вероятно, дувшего с земли), которым судно Прончищева при малейшей неосторожности легко могло быть выкинуто на берег. Позднее время года заставило Прончищева зазимовать с судном под  $72^{\circ} 54'$  сев. шир. вблизи нескольких летних юрт охотников на пушных зверей. Зима прошла благополучно, и в следующем году (1736) Прончищев снова пустился в путь, как только это позволило состояние льдов в Оленекской губе, что произошло лишь 15 августа. Курс был взят вдоль берегов на северо-запад.<sup>18</sup> Местами встречались плавающие льды, но судно все же быстро подвигалось вперед, так что Прончищев 1 сентября достиг, насколько нам в настоящее время известно,  $77^{\circ} 29'$  сев. шир., т. е. оказался вблизи мыса Челюскина. Тут густые массы льдов заставили его повернуть, и экспедиция пошла в губу Оленека, которой достигла 15 сентября. Незадолго до этого выдающийся командир судна умер от цинги и несколько дней спустя умерла

---

<sup>18</sup> В оригинале ошибочно сказано «северо-восток». (Прим. ред.)



и его молодая жена, сопутствовавшая ему в тяжелом плаваннии. Так как эти заболевания цингой случились не зимой, а сейчас же по окончании лета, то это заставляет задуматься над характером снаряжения арктических экспедиций в те времена.

Те же самые берега посетила в 1739 году новая экспедиция, начальником которой был лейтенант флота Харитон Лаптев. Он покинул Лену 1 августа и после плавания, которое только в Хатангской губе было затруднено плавучими льдами, 2 сентября подошел к Фаддееву мысу под  $76^{\circ} 47'$ . Фаддеев мыс расположен всего в 8–9 шведских милях<sup>19</sup> от мыса Челюскина. Тут экспедиция повернула назад, частью из-за плавучего льда, который преграждал дальнейший путь, частью по причине позднего времени года, и перезимовала в Хатангском заливе, куда пришла 8 сентября.

На следующий год Лаптев пытался пройти вдоль берега до Лены, но судно его было раздавлено плавучими льдами недалеко от устья реки Оленек. После многих опасностей и затруднений всему экипажу удалось добраться до места прошлогодней зимовки. Частью отсюда, частью из Енисейска сам Лаптев и его помощники, штурман Челюскин и геодезист Чекин, предприняли в следующие годы множество поездок на санях для нанесения на карту полуострова, составляющего северную оконечность Азии.

На этом кончаются морские путешествия к западу от Ле-

---

<sup>19</sup> Одна шведская миля равна 10,69 километра. (Прим. ред.)

ны. Северо-западная оконечность Азии, достигнутая сухим путем в 1742 году Челюскиным, одним из самых энергичных участников большей части предпринятых раньше путешествий, была недоступна со стороны моря. Не удавалось также пройти морем от Лены до Енисея. Прончищев 1 сентября 1736 года повернул назад всего в нескольких минутах широты, а Лаптев 2 сентября 1739 года в 50' от мыса Челюскина, после плавания на судах, которые совершенно не соответствовали своему назначению. Среди невзгод и неудач, встретившихся им на пути, были не только плавучие льды; значительную роль сыграли тут и противные сильные ветры. Из боязни не найти удобной, посещаемой туземцами зимовки часть экспедиции обычно возвращалась обратно как раз в то время года, когда полярные моря бывают свободнее всего от льда. Рассмотрев все эти обстоятельства, можно с уверенностью сказать, что для парового судна, снаряженного соответствующим образом для плавания среди льдов, никаких серьезных помех обойти мыс Челюскина в упомянутом году не было бы.



*Старинная карта*

Гораздо больше материалов имеется о море между Леной и Беринговым проливом, чем о только что упоминавшемся участке. Уже ранее середины 1600-х годов, в надежде на получение дани и торговых выгод, русские предприимчивые звероловы («промышленники») организовали множество морских экспедиций вдоль побережья. На карте, приложенной к вступлению к труду Миллера, в основание кото-

рого легли исследования в сибирских архивах, указан морской путь вдоль берегов, отмеченный следующей надписью: «Путь, которым часто проходили в старину. Морское путешествие, совершенное в 1648 году тремя русскими судами, одно из которых достигло Камчатки». <sup>20</sup>

К сожалению, подробности о многих из этих путешествий теперь совершенно забыты, и если мы или кто-либо другой и соберет скудные сведения, то основа их всегда – какие-нибудь выдающиеся несчастные случаи, судебные тяжбы или другие обстоятельства, требовавшие вмешательства властей.

Так произошло со знаменитейшим из путешественников, казаком Дежневым, некоторые подробности о путешествии которого стали известны потому, что произошла тяжба между Дежневым и одним из его товарищей о правах на открытие моржового лежбища у восточных берегов Камчатки. Это путешествие было настоящим путешествием с целями открытий и удостоилось одобрения правительства частью за поиски нескольких больших островов в Ледовитом море, относительно которых было много толков среди зверобоев и туземцев, частью за наложение русскими дани на население еще неизвестных местностей на северо-востоке.

Дежнев<sup>21</sup> отправился из Колымы 1 июля 1648 года в ка-

---

<sup>20</sup> Карта называется «Nouvelle carte des découvertes faites par des vaisseaux russiens etc., dressée sur des mémoires authentiques de ceux qui ont assisté à ces découvertes et sur d'autres connaissances dont on rend raison dans un mémoire séparé. St.-Pétersbourg, à l'Académie Impériale des Sciences, 1758». (Прим. автора)

<sup>21</sup> Норденшельд, как и большинство других авторов, касавшихся плавания в

честве командира одного из семи<sup>22</sup> кочей,<sup>23</sup> участвовавших в экспедиции. Команда состояла из тридцати человек. Относительно четырех судов не сохранилось никаких сведений. Некоторые писатели предполагают, что они очень скоро повернули обратно или погибли. Три судна под командой казаков Дежнева и Анкудинова и охотника на пушного зверя Холмогорцева<sup>24</sup> благополучно дошли до Чукотского Носа, как кажется, по свободным от льдов водам. Тут судно Анкудинова потерпело крушение, во время которого команда все же спаслась и разместилась на остальных двух судах, затем скоро разлучившихся. Дежнев продолжал плавание вдоль Чукотского полуострова до Анадыря, к которому подошел в октябре. Предполагают, что Анкудинов дошел до устья реки Камчатки, где обосновался на берегу среди туземцев, и в конце концов умер от цинги.

В следующем году (1649) предпринял новое плавание Стадухин. Он вышел из Колымы, шел семь суток к востоку

---

1648 году через Берингов пролив, считает Дежнева начальником экспедиции. На самом деле начальником был Федот Алексеев, к экспедиции которого, по просьбе Алексева, Дежнев был прикомандирован как представитель власти для сбора ясака. (*Прим. ред.*)

<sup>22</sup> Ошибка, часто встречающаяся в описаниях плавания этой экспедиции. На самом деле в состав экспедиции входило шесть кочей. (*Прим. ред.*)

<sup>23</sup> Довольно широкое, в 3,5 метра длины плоскодонное судно без киля. Обычно приводилось в движение веслами. Только при попутном ветре ставились паруса (*Wrangels Reise*, стр. 4). (*Прим. автора*)

<sup>24</sup> Фамилия его была не Холмогорцев, а Алексеев. Это был начальник экспедиции Федот Алексеев, родом из Холмогор. (*Прим. ред.*)

по свободному от льда морю и, насколько можно судить по отрывочным рассказам, приблизился к Чукотскому Носу.<sup>25</sup> Что Дежнев составил себе вполне определенное представление об условиях мореплавания, видно из того, что он в Анадыре собирал лес для постройки нового судна. С этим судном он хотел послать в Якутск меха, которые получил в дань от туземцев. Легко объяснимый недостаток в строительном материале для нового судна заставил его отказаться от этого намерения, причем Дежнев отмечает, что море вокруг Чукотского Носа свободно от льда не каждый год.

После основания в 1644 году Михаилом Стадухиным Нижнеколымска из сибирских рек было совершено много путешествий к северу.

Вызвали их ходившие среди туземцев побережья слухи об огромных населенных островах в Сибирском ледовитом море, богатых лесом, мехами, моржовыми бивнями и мамонтовой костью. Эти слухи часто оспаривались, но народ и охотники усердно поддерживали их, и слухи в конце концов привели к открытию Новосибирских островов, острова Врангеля и части Северной Америки, лежащей на восток от Берингова пролива.

Все попытки проникнуть на север от Сибирских берегов в открытое море оканчивались неудачей по той простой причине, что открытое море с сильными ветрами было не менее опасно для судов, какими пользовались смелые, но

---

<sup>25</sup> Под Чукотским Носом здесь следует понимать мыс Шелагский. (Прим. ред.)

плохо снаряженные полярные путешественники, как и море, покрытое плавучими льдами. Ведь тут при кораблекрушении можно было спастись на льдинах, и людям приходилось только бороться с голодом, снегом, холодом и другими невзгодами, к которым большинство мореплавателей привыкло с детства. В открытом же море плохо построенное, хрупкое судно, загроможденное смесью глины со мхом, легко кренилось и заливалось водой уже при незначительной качке, а при более сильном волнении безнадежно гибло, если не было возможности быстро достигнуть какого-нибудь убежища.

Скоро предпочли отправляться в поиски островов по льду на санях и таким способом открыли в конце концов всю значительную группу островов, названных Новосибирскими. Эти острова часто посещались охотниками, главным образом для собирания мамонтовых бивней, большие количества которых вместе с костями мамонта, носорога, овец, быков и других зверей находят в глинистой и песчаной почве этих островов. Позднее острова эти были нанесены на карту во время экспедиций Геденштрома, снаряженных русским государственным канцлером графом Румянцевым в 1809–1811 годах, а также экспедицией лейтенанта Анжу в 1823 году.<sup>26</sup> Экспедиции Геденштрома перебирались на острова на собаках до начала таяния льда, проводили там лето и воз-

---

<sup>26</sup> Экспедиция Анжу работала на Новосибирских островах в течение трех лет (1821–1823). (Прим. ред.)

вращались осенью, когда море замерзло. Что касается вопроса о судоходности моря, то экспедиции, достигшие таких значительных результатов, должны были бы очень интересоваться наблюдениями над состоянием льдов с суши, однако в кратких сообщениях об экспедициях Геденштрома на стр. 99–119 «Путешествия» Врангеля, единственного доступного мне источника, вопрос этот не затрагивается ни единым словом.<sup>27</sup> С другой стороны, сведения, касающиеся этого важного для нашей экспедиции вопроса, благодаря стараниям Сибирякова, были получены от местных жителей северной Сибири, занятием которых является собирание мамонтовых клыков на Новосибирских островах. По этим рассказам море между берегами северной Азии и Новосибирскими островами бывает чисто от льда довольно продолжительное время.

Замечательное открытие было сделано в 1811 году спутником Геденштрома, якутским мещанином Санниковым. На западном побережье острова Котельного он нашел остатки кое-как построенного зимнего жилища, по соседству – обломки разбитого судна совершенно другого типа постройки, чем сибирские. Частью по этому, частью по предметам, разкиданным по берегу, Санников пришел к заключению, что остатки найденного жилья принадлежали зверобою с Новой

---

<sup>27</sup> Путешествие самого Врангеля, совершенное зимой на саниах по льду, как бы ни было интересно в других отношениях, не оставило никаких сведений о состоянии льдов летом и осенью. (Прим. автора)



Земли или Шпицбергена, судно которого пригнало к этому острову ветром, и что он со своей командой прожил здесь некоторое время.<sup>28</sup> Надпись на могильном кресте вблизи жилища, к сожалению, не была записана.

Во время Великой северной экспедиции<sup>29</sup> также делались попытки проникнуть из Лены на восток. Первая экспедиция состоялась под командой лейтенанта Ласиниуса в 1735 году. Он покинул 21 августа восточный рукав устья Лены, прошел на парусах 128 километров к востоку и встретил здесь плавающие льды, что заставило его искать убежища на берегу.<sup>30</sup> Тут он несчастливо провел зиму: сам начальник экспедиции и большая часть экипажа, состоявшего из 52 человек, погибли от цинги.

В следующем, 1736 году была послана новая экспедиция с теми же самыми целями под командой лейтенанта Димитрия Лаптева. Он сделал попытку отправиться в плавание в авгу-

---

<sup>28</sup> Это предположение (высказанное не Санниковым, а Геденштромом) едва ли выдерживает критику, тем более что гораздо естественнее принять, что обнаруженные Санниковым остатки зимовья принадлежали сибирским мореходам XVII века, многие из которых были выходцами из Архангельской губернии. М. М. Ермолаев (Труды Совета по изучению производительных сил. Серия якутская, вып. 7, 1932) высказал предположение, что старинное зимовье на Котельном острове принадлежало без вести пропавшей экспедиции Роброва, предпринятой в 1652 году для разведывания земель к северу от Яны. (*Прим. ред.*)

<sup>29</sup> Под этим общим названием понимается совокупность многих русских экспедиций, которые в течение 1734–1743 годов посылались из Двины, Оби, Енисея, Лены и Камчатки в Северный ледовитый океан. (*Прим. автора*)

<sup>30</sup> Экспедиция Ласиниуса зимовала в устье реки Хараулах. (*Прим. ред.*)

сте на судне Ласиниуса, но скоро встретил много плавучих льдов. Уже в конце месяца, когда только начинается время для морских путешествий, он вернулся в Лену.

В 1739 году Лаптев предпринял свое третье путешествие. На этот раз он достиг устья Индигирки, которое замерзло 21 сентября, и перезимовал тут. В следующем году Лаптев продолжал плавание на восток, причем прошел несколько дальше устья Колымы, до мыса Большого Баранова; здесь он был вынужден повернуть обратно из-за плавучего льда. Перезимовав в Нижнеколымске, Лаптев в следующем году попытался проникнуть в восточном направлении на больших заново построенных в эту зиму лодках, но вследствие тумана, противного ветра и льда не имел успеха. Оценивая результаты этих путешествий, нужно принять во внимание, что они предпринимались на совершенно непригодных судах; вначале на дубельшлюпке, построенной в Якутске (1735 год), потом на двух построенных в Нижнеколымске лодках. Если сравнить эти суда с теми, на которых теперь плавают по сибирским рекам, то можно только удивляться, как решались выходить на таких судах в открытое море; во всяком случае, не приходится смотреть на перечисленные не совсем удачные плавания как на доказательство того, что нельзя проникнуть на север на современном паровом судне.

В заключение мне остается рассказать о немногих попытках, сделанных для проникновения из Берингова пролива на запад.

Путешествие Дежнева из Колымы<sup>31</sup> через Берингов пролив к устью Анадыря в 1648 году оставалось совершенно неизвестным в течение приблизительно столетия, пока Миллер не извлек из сибирских архивов сведения об этом и о некоторых других путешествиях вдоль северных берегов Сибири. Воспоминание об этих удивительных путешествиях сохранилось для потомства, как уже было сказано, только благодаря случайностям, например, тяжбам, вызывавшим переписку с начальством. О других подобных же экспедициях мы не имеем никаких сведений, хотя время от времени и попадаются намеки на то, что в старину часто плавали по северным морям. В отчетах экспедиций начальству имеются сообщения о встречах со зверобоями или купцами, плававшими вдоль берегов на личные средства. Но еще 81 год спустя после путешествия Дежнева существование пролива между северо-восточной оконечностью Азии и северо-западной оконечностью Америки было неизвестно или, во всяком случае, считалось сомнительным. Наконец в 1729 году Беринг прошел через новый пролив, названный его именем. Беринг проплыл вдоль северного берега Азии не особенно далеко (до 172° зап. долг.), хотя, по-видимому, и не встречал помехи со стороны льдов. Около пятидесяти лет спустя в этих водах Кук закончил ряд своих блестящих открытий, которыми обогатил географию как науку. Пройдя вдоль северного побережья Америки большое расстояние к востоку,

---

<sup>31</sup> В оригинале ошибочно сказано «из Лены». (Прим. ред.)

он (в 1778 году) повернул на запад и 29 августа достиг 180° долготы. Встреча со льдами заставила его отказаться от мысли идти дальше на запад, так как судно его не было снаряжено соответствующим образом и не годилось для плавания среди льдов.

Со времен Кука известны три экспедиции, прошедшие из Берингова пролива на запад. Первой была американская экспедиция под командой капитана Роджерса. Он достиг в 1855 году, по-видимому, по чистой воде долготы мыса Якана (176° вост. долг. от Гринвича). Вторым был английский китолов Лонг, который в 1867 году, в поисках нового места для ловли китов, проплыл из Берингова пролива на запад дальше, чем кто-либо до него. Уже 10 августа он достиг долготы Чаунской губы (170° вост. долг. от Гринвича). Он отправлялся на ловлю китов, а не для открытий, вследствие чего повернул здесь обратно. В кратком рассказе о своем плавании Лонг высказывает убеждение, что проход из Берингова пролива в Атлантический океан вполне возможен, и прибавляет, что если этот морской путь и не будет иметь транзитного значения, то связь морем между Леной и Беринговым проливом все же полезна для использования продуктов Сибири.<sup>32</sup> Наконец, в прошедшем году была послана русская экспедиция<sup>33</sup> с поручением пройти из Берингова пролива к

---

<sup>32</sup> Petermanns Mitteilungen, 1868, стр. 1 и 1869, стр. 32. (Прим. автора)

<sup>33</sup> Норденшельд имеет в виду экспедицию на клипере «Всадник» под начальством Новосильского, плававшую в Чукотском море в 1876 году. (Прим. ред.)

острову Врангеля. Согласно газетным сообщениям, льды помешали ей пройти как в этом направлении, так и в направлении на запад.

Сибиряков собирал сведения из северной Сибири о состоянии льдов в прилегающих морях. Но в настоящее время зверобойный промысел в этих местах, по-видимому, так пошел на убыль, что оказалось всего несколько человек, которые могли хотя что-нибудь ответить на заданные вопросы.

В Якутске нашелся единственный человек, который бывал на побережье Ледовитого моря. Он сообщил, что море освобождается от льдов при береговых ветрах, но что лед снова пригоняется обратно морскими ветрами, так что суда, не успевающие зайти в надежную гавань, подвергаются большой опасности.

Другой корреспондент сообщает на основании наблюдений во время экспедиции Чекановского,<sup>34</sup> что в 1875 году море в районе Оленека было совершенно свободно от льда, но добавляет при этом, что год в ледовом отношении был исключительно благоприятным. Не только летом, но даже зимой северный океан бывает временами свободен от льда, а в расстоянии 213 километров от берегов море свободно даже зимой, неизвестно, конечно, на каком пространстве. Последнее сообщение подтверждено также путешествиями Врангеля по льду на собаках в 1821–1823 годах.

---

<sup>34</sup> Экспедиция Чекановского исследовала район по течению Оленека и водораздел между Оленеком и нижней Леной. (Прим. ред.)

Третий из запрошенных отвечал: «По полученным мною сведениям, северное побережье от Лены до устья Индигирки свободно от льда от июля до сентября. Северный ветер гонит лед к берегам, но не в больших количествах. По наблюдениям охотников за мамонтовыми клыками, море свободно от льда до южных частей Новосибирских островов. Весьма вероятно, что именно эти острова защищают от льдов Верхоянский округ. Иначе обстоит дело у Колымского побережья; но если только из Берингова пролива можно пройти до Колымы, то из Колымы уж можно достигнуть Лены».



То обстоятельство, что летом льды относятся от берегов южными ветрами, но не слишком далеко, и при северном пригоняются снова к тому же берегу, подтверждается другими корреспондентами и, по моему мнению, указывает, что Новосибирские острова и Земля Врангеля являются звеньями цепи островов, параллельной северному побережью Сибири.<sup>35</sup> Эти острова, с одной стороны, препятствуют льдам совершенно уходить из лежащего между ними и материком моря и способствуют льдообразованию зимой; но, с другой стороны, острова эти защищают побережье от собственно полярного льда, образующегося к северу от них.

Приводимые мною сообщения, касаются, впрочем, главным образом летних месяцев. Так же, как и в Карском море, пользовавшемся прежде еще худшей славой, льды и в этих морях, вероятно, большею частью исчезают к осени благодаря таянию, так что в это время года можно рассчитывать на море, в значительной степени свободное от льдов.

Большая часть корреспондентов, сообщавших о состоянии льдов в Сибирском полярном море, приводит далее распространившиеся в Сибири слухи, что с берега видели американских китоловов, заходивших далеко на запад. Слухи

---

<sup>35</sup> Такое представление, впоследствии не подтвердившееся, держалось начиная с XVII века очень долго. Между прочим, и Геденштром был убежден, что «существует почти непрерывная цепь островов с самого Котельного острова до матерого берега Северной Америки». (*Прим. ред.*)



эти отчасти имеют основание. Я сам встретил китобоя, который в течение трех лет посещал на своем корабле побережье между мысом Якан и Беринговым проливом с целью торговли с местными жителями. Промышленник был совершенно убежден, что по крайней мере в известные годы можно плыть на парусах из Берингова пролива в Атлантический океан. Однажды он вернулся обратно через Берингов пролив только 17 октября.

Из вышеприведенного следует:

- что расположенный к северу от северного побережья Сибири океан, между устьем Енисея и Чаунской губой, никогда не бороздил киль настоящего мореходного судна, а тем более здесь не бывало парового судна, снаряженного для плавания среди льдов;
- что мелкие суда, на которых пытались проплыть эту часть Мирового океана, никогда не решались значительно удаляться от берегов;
- что открытое море при свежем ветре было для них также губительно, даже более губительно, чем море, покрытое плавающими льдами;
- что они почти всегда искали подходящей для зимовки стоянки именно в то время года, когда море было свободнее всего от льда, т. е. летом и осенью;
- что, невзирая на это, по морю между мысом Челюскина и Беринговым проливом плавали много и часто, хотя пройти все это пространство сразу и не удавалось;

- что ледяной покров, возникающий зимой вдоль берегов (но вряд ли в открытом море), взламывается каждое лето и образует обширные плавучие ледяные поля, которые либо гонит к берегам полярный ветер с моря, либо в море гонит южный ветер, но не настолько далеко, чтобы лед не мог возвратиться обратно через несколько дней, если подует северный ветер. Поэтому кажется вероятным, что Сибирское море, так сказать, отгорожено от собственно Полярного моря рядом островов, из которых в настоящее время известны только Земля Врангеля и Новосибирские острова.

На основании этих данных, мне кажется вероятным, что хорошо снаряженное паровое судно может осенью в течение нескольких дней пройти этим путем, не встретив слишком много препятствий, по крайней мере со стороны льдов, и тем самым не только разрешить географическую задачу, поставленную уже столетия назад, но с помощью тех средств, которые ему дает современная наука, также исследовать в географическом, гидрографическом, геологическом и естественно-историческом отношениях огромные пространства совершенно неизвестного океана.

Море к северу от Берингова пролива посещается в настоящее время сотнями китобоев, и дорога оттуда к американским и европейским портам является многоисхоженным морским путем. Несколько десятилетий назад дело обстояло совершенно иначе. Путешествия Беринга, Кука, Коце-

бу,<sup>36</sup> Бичи<sup>37</sup> и др. считались смелыми, удачными разведками, очень важными и ценными в научном отношении, но без непосредственного практического значения. Почти полтора века назад держались такого же мнения о путешествии в 1739 году Шпангберга из Камчатки в Японию,<sup>38</sup> благодаря которому русские исследования в северной части Тихого океана были связаны с плаваниями голландцев и португальцев в Индию, к Зондским островам и в Японию. В случае, если нашей экспедиции после того, как мы обойдем Азию, посчастливится дойти до Суэцкого канала, это будет великим делом, которое, более чем какое-либо другое, напомним о том, что если сегодня знатоки-специалисты найдут что-нибудь невозможным, то завтра это может быть осуществлено.

Я даже совершенно убежден, что плавание вдоль северного побережья Азии, если только не встретятся чересчур неблагоприятные условия, не только возможно, но и будет очень важно в практическом отношении, не непосредственно как торговый путь, а как доказательство применимости морского сообщения между портами северной Скандинавии

---

<sup>36</sup> Экспедиция Коцебу на корабле «Рюрик» в 1815–1818 годах имела целью отыскание Северо-западного прохода со стороны Берингова пролива. Работы этой экспедиции в полярных водах ограничились, однако, открытием и исследованием залива Коцебу в Аляске. (*Прим. ред.*)

<sup>37</sup> Английская экспедиция Ф. Бичи на корабле «Блоссом» исследовала в 1826 году северный берег Аляски от Берингова пролива до мыса Барроу. (*Прим. ред.*)

<sup>38</sup> Шпангберг был участником «Великой северной экспедиции» и совершил плавание в Японию в 1739 году. (*Прим. ред.*)

и Обью-Енисеем, с одной стороны, и между Тихим океаном и Леной – с другой.

Если, против ожидания, экспедиции не удастся сразу выполнить намеченную программу в целом, то она все же не останется бесплодной. В таком случае экспедиция должна будет зазимовать где-нибудь у северного побережья Сибири, в месте, благоприятном для научных исследований. Каждая миля за устьем Енисея – это шаг вперед к полному познанию нашего земного шара, к цели, которой когда-нибудь нужно достигнуть с меньшими или большими жертвами, и участие в этом по мере сил должно быть делом чести каждой культурной страны.

В этих, до сих пор еще непосещавшихся водах ученым представляется возможность дать ответы на множество вопросов, касающихся прежнего и современного состояния полярных стран. Большая часть этих вопросов имеет весьма важное значение, и уже одного из них было бы достаточно, чтобы снарядить экспедицию, как та, о которой идет речь. Я позволю себе упомянуть здесь только некоторые из этих вопросов.

Если исключить ту часть Карского моря, которую исследовали две предыдущие шведские экспедиции, то в настоящее время отсутствуют какие-либо сведения о водорослях и о фауне в море, омывающем северное побережье Сибири. Я уверен, что, в противоположность существующему мнению, мы тут встретим такое же богатство растительной и живот-

ной жизни, как и в море вокруг Шпицбергена. Животные и растительные формы в Сибирском ледовитом море, насколько можно предвидеть, представляют остатки ледникового периода, ближайшего к нашему времени. Совсем иначе это обстоит в тех полярных морях, где несет свои воды Гольфстрим и куда этим течением заносятся формы из более южных областей. Полное и точное исследование, какие животные формы происходят из Ледовитого и какие из Атлантического океана, имеет огромное значение не только для зоологии и географии животных, но и для геологии Скандинавии.

Мало научных находок и открытий возбуждали такой сильный интерес в научных и ненаучных кругах, как открытые в мерзлой почве Сибири огромные количества остатков животных слоновой породы, иногда с хорошо сохранившимися кожей и волосами. Подобные находки не раз были предметом научных экспедиций и исследований выдающихся ученых, но выводы остаются все еще очень гадательными ввиду многих обстоятельств, находящихся в связи с мамонтовым периодом Сибири, который, быть может, был современным нашему ледниковому периоду. Особенно несовершенны наши познания о растительных и животных формах, существовавших одновременно с мамонтом, хотя и установлено, что в самых северных, малодоступных с суши частях Сибири встречаются небольшие холмы, покрытые костями мамонта и других современных ему животных, и что там по-

всюду находят полуокаменелые или обуглившиеся остатки растений различных геологических эпох.

Вообще говоря, самое полное изучение геологии малодоступных полярных областей – необходимое условие для познания истории нашего земного шара. Для подтверждения этого мне следует только напомнить о сделавшем в геологической науке эпоху открытия в горах и почвах полярных стран великолепных остатков растительности различных геологических периодов. И в этой области экспедиция к северному побережью Сибири может дать богатую жатву. Кроме того, в северной Сибири встречаются пласты, отлагавшиеся приблизительно одновременно с каменноугольными пластами южной Швеции, в которых находятся животные и растительные окаменелости, что именно в настоящее время представляет особенный интерес для геологической науки нашей страны в связи с многочисленными за последние годы находками великолепных растительных окаменелостей, дающих нам такую живую картину субтропической растительности, покрывавшей когда-то Скандинавский полуостров.

Редкая наука может со временем дать такие важные практические результаты, как метеорология. Об этом свидетельствуют затрачиваемые в культурных странах большие суммы на устройство метеорологических станций и на метеорологические исследования. Но погода страны в столь большой степени зависит от температуры, ветра, давления воздуха и других влияний в весьма отдаленных областях, что законы

метеорологии данной страны можно было бы вывести только из сопоставления с наблюдениями в самых отдаленных странах. Поэтому образовалось много метеорологических учреждений, и их можно рассматривать как различные отделы одного, охватившего весь земной шар ведомства — отдела, единодушная работа которых приведет когда-нибудь к преследуемой цели.<sup>39</sup> Но вне тех стран, откуда можно ежегодно получать наблюдения, находятся области в тысячи квадратных миль без каких бы то ни было не только систематических, но и спорадических наблюдений. Именно здесь-то и находится ключ ко многим явлениям погоды в культурных странах Европы. Такой областью, неисследованной, но в метеорологическом отношении в высшей степени важной является лежащий к северу от Сибири Ледовитый океан вместе с омываемыми им берегами материка и островами. Для метеорологии Европы и Швеции имеет огромное значение получить верные сведения о распределении воды и суши, о состоянии льдов и давлении и температуре воздуха в еще малоизученной в этом отношении части земного шара, и шведской экспедиции здесь представляется возможность выполнить исследовательскую работу, которая будет иметь значение непосредственно для нашей собственной страны.

В известной мере это может быть сказано и о материалах

---

<sup>39</sup> В настоящее время метеорологические исследования объединяются «Международной метеорологической комиссией». Работа отдельных стран, входящих в эту комиссию, однако, далека от идеального единодушия, которое хочет видеть Норденшельд. (*Прим. ред.*)

по земному магнетизму, северному сиянию и другим явлениям, которые были бы собраны в этих областях. Сюда же относятся исследования животной и растительной жизни в до сих пор неизвестных в этом отношении странах, этнографические исследования, гидрографические работы и т. д.

Здесь я мог, конечно, лишь едва коснуться научных вопросов, которые были бы в поле зрения экспедиции в случае более или менее продолжительного пребывания ее на северном побережье Сибири, но и оказанного достаточно, чтобы доказать, что даже в том случае, если экспедиция и не достигнет своей географической цели, она может достойно продолжить те начинания, которые прежде исходили из Швеции и которые вели к пользе науки и к славе шведского имени.

Если же, наоборот, как я надеюсь, экспедиция в достаточной степени беспрепятственно и поэтому в сравнительно короткий срок достигнет Берингова пролива, то время, которое можно будет посвятить в пути естественно-историческим исследованиям, конечно, окажется слишком коротким для разрешения многих из научных вопросов, поставленных здесь мною. Но, помимо мореходной задачи мирового значения, которая тогда будет разрешена, можно будет, во всяком случае, собрать в высшей степени важные и обширные материалы по географии, гидрологии, зоологии и ботанике Сибирского ледовитого моря. За Беринговым же проливом экспедиция встретит другие страны с более богатой и разно-



образной природой, где иные вопросы, быть может, для нас менее близкие, но для науки в ее целом не менее важные, завладеют вниманием исследователей и щедро наградят за их усилия и работу.

Все эти соображения и легли в основу при выработке плана проектируемой экспедиции.

Я предполагал бы в начале июля 1878 года отправиться из Швеции на паровом судне, построенном для плавания среди льдов, с запасом провианта на два года, взяв, кроме научного штаба из четырех или пяти человек и четырех нанятых в Норвегии зверобоев, экипаж, состоящий из морского офицера, врача и команды не более чем из восемнадцати человек матросов-добровольцев военного флота. Сначала судно пойдет в какой-нибудь порт на северном побережье Норвегии, где возьмет уголь. Отсюда путь пойдет в пролив Маточкин Шар, разделяющий острова Новой Земли, где придется ждать благоприятных условий для перехода через Карское море. Далее плавание будет продолжаться до гавани Диксона при устье Енисея, подойти к которой я надеюсь в первой половине августа. Как только обстоятельства позволят, экспедиция продолжит отсюда путь в полосе чистой воды, которую потоки из Оби и Енисея непременно должны образовать вдоль побережья до мыса Челюскина, причем тут возможны некоторые небольшие отклонения к северо-западу, чтобы исследовать, не расположен ли между северной частью Новой Земли и северной Сибирью какой-нибудь большой ост-

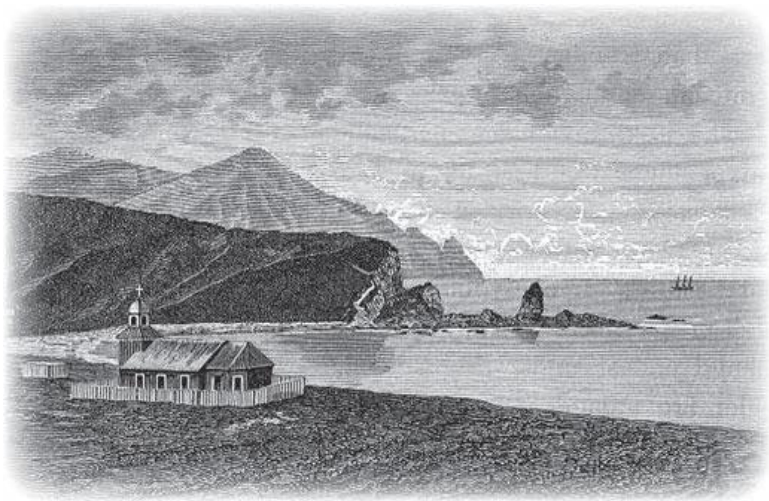
ров.

У мыса Челюскина экспедиция встретит единственное на намеченном пути место, где никогда не проходило судно, и это место считается, быть может справедливо, самым трудным для прохождения на всем северо-восточном пути. Если Прончищев в 1736 году на небольших, недостаточно приспособленных к морскому плаванию речных судах приблизился на расстояние нескольких минут широты к северо-западной оконечности Азии, то для нашего судна, обладающего всем необходимым современным оборудованием, не должно было бы встретиться слишком больших затруднений, чтобы обогнуть этот мыс, а далее у нас будет, по всему вероятию, довольно открытая вода до Берингова пролива, до которого следовало бы дойти в конце сентября.

Если время и ледовая обстановка позволят, желательно, чтобы экспедиция в этой части пути сделала несколько отклонений к северу для исследования, не расположена ли какая-нибудь земля между мысом Челюскина и Новосибирскими островами, а также между этими последними и Землей Врангеля. Из Берингова пролива путь должен продолжаться с остановками, вызываемыми обстоятельствами, сначала до какого-нибудь азиатского порта, откуда можно было бы послать на родину вести о себе, и затем далее, вокруг Азии к Суэцкому каналу. Если экспедиция не сможет проникнуть от мыса Челюскина дальше на восток, то, в зависимости от обстоятельств, заранее трудно предвидимых, экс-

педиция либо немедленно вернется в Европу, – и в таком случае судно, снаряжение и экипаж можно использовать для другой цели, – либо перезимует в какой-нибудь удобной гавани в устьях Таймыра, Пясины или Енисея. В таком случае следующим летом можно будет выполнить важные исследования в Сибирском ледовитом море. В течение же лета, когда южный ветер отгонит льды от берегов, без сомнения, представится какая-нибудь возможность достигнуть Берингова пролива. Возможно даже, если зимовка окажется необходимой, что у нас будут случаи послать с зимней стоянки письма на родину.

# Глава первая



Отплытие // Тромзе // Участники плавания // Остановка в Мозе // Границы лесов // Климат // Цинга и ее лечение // Первое плавание вокруг Нордкапа // Описание путешествия. Отера // Представления о географии Скандинавии в первой половине XV века // Древние карты Севера // Сообщение Герберштейна о путешествии Истома // Густав Ваза и северо-восточный путь // Путешествия Виллоуби и Чанслера

«Вега» покинула гавань Карлскрона 22 июня 1878 года. Считая лейтенантов Паландера и Брузевица, экипаж состоял из 19 моряков шведского флота и двух иностранных морских офицеров, лейтенантов Говгарда и Бове, которые должны были принимать участие в путешествии. Двое последних жили уже некоторое время в Карлскроне, присутствуя при снаряжении судна и приведении его в состояние полной готовности к плаванию.

В Копенгаген зашли 24 июня, чтобы принять на борт большое количество съестных припасов, закупленных там.

26 июня продолжали плавание в Гетеборг, где стали на якорь 27-го.

Во время этого перехода нам сопутствовал итальянский географ Кристофор Негри, уже много лет с интересом следивший за всеми плаваниями по Ледовитому морю и теперь получивший от своего правительства поручение присутствовать при отплытии «Веги» из Швеции, познакомиться со снаряжением судна и т. д. В Гетеборге на корабль прибыли доцент Чельман, доктор Альмквист, доктор Стуксберг, русский поручик Нордквист и приглашенный в Стокгольме в помощь естествоиспытателям технический работник; здесь погрузили большую часть научного оборудования экспедиции и приняли закупленные в Швеции съестные припасы, одежду и т. д.

4 июля «Вега» покинула гавань Гетеборга. Во время плавания вдоль западных берегов Норвегии дул сильный ветер,

вследствие чего корабль пришел в Тромзе только 17 июля. Тут на борт «Веги» вошел я. Уголь, вода, оленьи меховые одежды<sup>40</sup> для всего экипажа, равно как и множество другого снаряжения, закупленного за счет экспедиции в Финмаркене, были приняты здесь же, в Тромзе. Тут также были взяты на судно и трое нанятых на время путешествия зверобоев.

21 июля весь груз был принят, экипаж собрался в полном составе, все было готово к отплытию, и в тот же день в 2 часа 15 минут под громкое «ура» многочисленной толпы народа, собравшейся на берегу, мы подняли якорь и начали плавание в ледовитые моря.

На борту «Веги» находились следующие участники

---

<sup>40</sup> Во многих полярных экспедициях употребляли для одежды вместо оленьего меха тюленьи шкуры. Но оленьи меха легче и теплее и являются поэтому хорошей защитой при сильном морозе. Во время оттепели оленьи меховые одежды пропитываются водой и становятся уже неприменимыми. Но в такую неустойчивую погоду и не следует пользоваться меховой одеждой. Береговые чукчи, которые сами в большом количестве быют тюленей, а олений мех должны покупать, все же носят зимой этот мех, считая его необходимым. В это время года они надевают верхнюю одежду того же покроя, что «пэск» лопарей, и отлично удовлетворяющую требованиям. Основываясь на этом, я предпочитаю полярную одежду Старого Света полярной американской, более тесной одежде. Обувь лопарей из оленьего меха, напротив, совершенно непригодна для арктических путешествий, если не имеешь возможности часто менять ее и заботиться о ней. (*Прим. автора*) С этим заключением Норденшельда нельзя согласиться. В. Ю. Визе, на основании собственного опыта на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа, считает лопарские канги наиболее подходящей обувью при пеших переходах в Арктике. Такого же мнения придерживается и Нансен, утверждающий, что «лопарские канги являются, несомненно, самой лучшей обувью из испытанной мною». (*Прим. ред.*)

экспедиции:

1. А. Е. Норденшельд, профессор, начальник экспедиции – род. 18/XI/1832 г.

2. А. Л. Паландер, лейтенант, ныне капитан шведского флота, командир парохода «Вега» – род. 2/X/1840 г.

3. Ф. Р. Чельман, доктор философии, доцент ботаники Упсальского университета, заведующий ботаническими работами экспедиции – род. 4/XI/1846 г.

4. А. И. Стуксберг, доктор философии, заведующий зоологическими работами экспедиции – род. 18/IV/1849 г.

5. Е. Альмквист, врач экспедиции и лишенолог – род. 10/VIII/1852 г.

6. Е. Брузевиц, лейтенант шведского военного флота, помощник капитана – род. 1/XII/1844 г.

7. Дж. Бове, лейтенант итальянского военного флота, заведующий гидрографическими работами экспедиции – род. 23/X/1853 г.

8. А. Говгард, лейтенант датского военного флота, заведующий магнитными и метеорологическими работами экспедиции – род. 1/XI/1853 г.

9. О. Нордквист, поручик русской гвардии, переводчик, помощник зоолога – род. 20/V/1858 г.

10. Р. Нильсон, шкипер – род. 5/II/1837 г.

11. Ф. А. Петерсон, 1-й машинист – род. 3/VII/1835 г.

12. О. Нордстрем, 2-й машинист – род. 24/II/1855 г.

13. К. Карлстром, *кочегар* – род. 14/ХІІ/1845 г.
14. О. Ингельсон, *кочегар* – род. 2/ІІ/1849 г.
15. О. Эман, *матрос* – род. 23/ІV/1843 г.
16. Г. Карльсон, *матрос* – род. 22/ІХ/1843 г.
17. К. Лундгрэн, *матрос* – род. 5/VІІ/1851 г.
18. О. Гансон, *матрос* – род. 6/ІV/1856 г.
19. Д. Асплуид, *боцман и кок* – род. 28/І/1827 г.
20. К. И. Смоленнинг, *боцман* – род. 27/ІХ/1839 г.
21. К. Левин, *боцман* – род. 24/І/1844 г.
22. П. М. Лустиг, *боцман* – род. 22/ІV/1845 г.
23. К. Юнгстром, *боцман* – род. 12/ІХ/1845 г.
24. П. Линд, *боцман* – род. 15/VІІІ/1856 г.
25. П. О. Фестэ, *боцман* – род. 23/VІІІ/1856 г.
26. С. Андерсен, *плотник* – род. 3/VІІІ/1847 г.
27. И. Гауган, *зверобой*<sup>41</sup> – род. 23/І/1825 г.
28. П. Ионсен, *зверобой* – род. 15/V/1845 г.
29. П. Сивертсен, *зверобой* – род. 2/І/1853 г.
30. Т. А. Бострем, *технический сотрудник при научных работниках* – род. 21/VІІІ/1857 г.

Кроме того, «Вегу» сопровождал во время плавания между Тромзе и гаванью Диксона, в качестве уполномоченного Сибирякова, С. И. Серебреников, которому было поручено наблюдать за погрузкой и выгрузкой товаров, ввозимых в Сибирь и вывозимых оттуда на «Фразере» и «Экспрессе». Эти суда уже несколько дней тому назад отплыли из Варде

---

<sup>41</sup> Гауган до этого много лет ходил на собственном судне на Шпицберген и Новую Землю и был известен как один из удачливейших зверобоев норвежского полярного флота.



в Хабарово, в Югорском Шаре, где им было приказано дожидаться «Веги». «Лена», четвертое судно, находившееся в моем расположении, получила приказание дожидаться «Вегу» в Тромзе, откуда оба эти парохода могли теперь вместе идти дальше на восток.

Покинув Тромзе, мы шли сначала шхерами до Мозе, где «Вега» должна была остановиться на несколько часов для передачи писем в почтовую контору, вероятно, самую северную в мире. Но к этому времени поднялся такой сильный северо-западный ветер, что нам пришлось задержаться там на три дня.

Мозе – маленький скалистый остров, расположенный под 71° сев. шир., на 32 километра юго-западнее Нордкапа, в местности, богатой рыбой, приблизительно на середине между Бредзундом и Магере. Залив в восточной части острова представляет собой хорошо защищенную гавань. Гавань и обилие рыбы дали этому месту известное значение и сделали его самым крайним пунктом цивилизации на севере. Тут, всего в нескольких километрах южнее северной оконечности Европы, расположены, кроме множества рыбацких хижин, лавки, почтовая контора, больница и т. д., и по крайней мере для тех, кто путешествовал в северной Норвегии, вряд ли нужно добавлять, что здесь имеется несколько приветливых и гостеприимных семей, в среде которых мы незаметно провели в беседе часы нашей невольной остановки. Местное население живет, конечно, рыбной ловлей. Вся-

кое земледелие здесь невозможно. Картофель, однако, иногда давал богатый урожай на близлежащем острове Инге (71° 5' сев. шир.), но обычно он не созревает из-за короткого лета; зато редис и некоторые другие овощи с успехом произрастают на огородах. Из диких ягод встречается брусника, но в таком ограниченном количестве, что с трудом можно собрать полкружки или целую кружку; черника встречается чаще, а виноград севера – морошка – здесь в изобилии. На пространстве нескольких квадратных метров можно часто набрать полный кувшин этой ягоды. Леса настоящего здесь нет, попадается только кустарник.

Леса в районе Нордкапа не доходят до самых берегов Ледовитого моря, но в защищенных местах, в незначительном расстоянии от взморья, встречаются уже березы вышиной от четырех до пяти метров.<sup>42</sup>

В былые времена лес рос даже на ближайших шхерах. Это доказывают древесные стволы, попадающиеся в болотах поморья Финмаркена, например, на острове Рене. В Сибири граница леса по реке Лене доходит до начала ее дельты, т. е. приблизительно до 72° сев. шир.<sup>43</sup> Нордкап лежит под

---

<sup>42</sup> Тут имеется в виду пахучая береза (*Betula odorata* Bechst.) а не береза «ера» (*Betula nana* L.), доходящая на Шпицбергене до Айсфиорда (78° 7' сев. шир.), хотя она здесь и поднимается всего на несколько дюймов от земли. (*Прим. автора*)

<sup>43</sup> Согласно Латкину – «Лена и ее область» (Petermanns Mittheilungen, 1879, стр. 91). По карте, приложенной к путешествию Врангеля издания Энгельгардта (Берлин, 1839 г.), граница лесов по Лене отнесена к 71° сев. шир. (*Прим. автора*)

71° 10', следовательно, леса в Сибири местами простираются вдоль больших рек значительно дальше на север, чем в Европе. Это зависит частью от большого количества нагретой воды, которую эти реки несут с собой летом с юга, частью от того, что речная вода является переносчиком семян, частью же и от благоприятной почвы – тучного чернозема, ежегодно обновляемого весенним разливом; у нас же почва обычно представляет голый гранит и гнейсовые скалы или бесплодные пески. Впрочем, границы лесов в Сибири и в Скандинавии совершенно различны: в то время как у нас на севере окраина леса представлена низкорослыми березами, покрывающими, несмотря на свои искривленные стволы, склоны гор яркой и густой зеленью, граница леса в Сибири состоит из сучковатых и полувысохших лиственниц (*Larix dahurica* Turcz.), торчащих на вершинах холмов, как редкая серая щетина.<sup>44</sup> К северу от этой границы по Енисею снова встречаются густые кустарники ивы и ольхи. На то, что крупный лес и в Сибири несколько столетий или тысячелетий назад доходил дальше на север, чем теперь, указывают огромные найденные в тундре пни, да и теперь, не слишком отдаляясь к югу, видишь берега рек, покрытые высокими густо зеленеющими деревьями.

Зима на острове Мозе не особенно сурова, но там сыро

---

<sup>44</sup> На Кольском полуострове, в районе Белого моря и далее до Урала граница леса состоит из соснового вида (*Picea obovata* Ledeb.), дальше же к востоку, на Камчатке – из березы. Th. v. Middendorff, *Reise in dem äussersten Norden und Osten Sibiriens*. B. I V, стр. 582. (Прим. автора)

и ветрено круглый год. {Понятие об умеряющем влиянии непосредственного соседства теплого морского течения дает прилагаемая таблица средних температур в различные месяцы года в: 1) Тромзе ( $69^{\circ} 39'$  сев. шир.); 2) Фругольме близ Нордкапа ( $71^{\circ} 6'$  сев. шир.); 3) Варде ( $70^{\circ} 22'$  сев. шир.); 4) Энонтекисе и Каресуандо на р. Муонио внутри Лапландии ( $68^{\circ} 26'$  сев. шир.).

	Тромзе / Фругольм / Варде / Энонтекис					Тромзе / Фругольм / Варде / Энонтекис			
Январь	-4,2	-2,7	-6,0	-13,7	Июль	+11,5	+9,3	+8,8	+11,6
Февраль	-4,0	-4,7	-6,4	-17,1	Август	+10,4	+9,9	+9,8	+12,0
Март	-3,8	-3,2	-5,1	-11,4	Сентябрь	+7,0	+5,8	+6,4	+4,5
Апрель	-0,1	-0,9	-1,7	-6,0	Октябрь	+2,0	+2,5	+1,3	-4,0
Май	+3,2	+2,7	+1,8	+0,9	Ноябрь	-1,7	-1,1	-2,1	-9,9
Июнь	+8,7	+7,5	+5,9	+8,0	Декабрь	-3,2	-1,9	-4,0	-11,3

Числовые данные взяты из Г. Моона, Климат Норвегии [отдельный оттиск из работы К. Ф. Шюбелера, Растительная жизнь в Норвегии (Христиания, 1879)] и А. И. Онгстрема, о температурах воздуха в Энонтекисе (Труды Академии Наук, 1860) (H. Mohn, Norges Klima. A. J. Ångström, Om lufttemperaturen i Enontekis). (Прим. автора) } Местность все же была бы здоровой, если бы не цинга, поражающая, в особенности в сырые зимы, население как культурное, так и некультурное, богатых и бедных, стариков и детей. По сообщению одной местной жительницы, цинга даже в очень тяжелой форме излечивается применением настойки морошки на роме. Больному дается ежедневно несколько ложек это-

го средства, и говорят, что кружки настоя достаточно, чтобы совершенно излечить опасно больного ребенка. Я предлагаю этот новый способ применения морошки, этого известного в старину средства против цинги, так как убежден, что будущие полярные экспедиции, которые захотят извлечь отсюда урок, убедятся, что лекарство это даст здоровье всему экипажу и может быть отвергнуто только чересчур убежденными трезвенниками.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Во времена Норденшельда витамины еще не были известны науке. В настоящее время мы знаем, что причиной цинги является отсутствие или недостаточность в пище витамина С. Целебное действие морошки, а также некоторых других ягод, как, например, черной смородины, объясняется богатым содержанием витамина С. В настоящее время получен способ выделения этого витамина в чистом виде. После того как наукой дан верный метод предотвращения и лечения цинги, эта болезнь уже не может считаться «бичом полярных стран», как во времена Норденшельда. (*Прим. ред.*)



*Александр Михайлович Сибиряков – организатор экспедиций по изучению Арктики и Сибири*

В план этого труда входит, одновременно с описанием самого плавания «Веги», давать краткие сведения о главных морских экспедициях, впервые открывавших участки пути, по которому направилась теперь «Вега». Каждая из них в свою меру способствовала подготовке нынешней экспедиции, которой теперь, наконец, пройден путь вокруг Азии и Европы. Поэтому для начала я считаю долгом сообщить данные о путешествии, во время которого впервые была обогнута северная оконечность Европы. Сообщение это представляет большой интерес, и в нем много замечательных сведений о быте древнего населения крайнего севера Скандинавии.

Путешествие это было совершено приблизительно тысячу лет назад норвежцем Отером из Галогаланда или Гельгоlanda.<sup>46</sup> Отер, по-видимому, бывал в дальних плаваниях и во время своих странствований попал и ко двору знаменитого английского короля Альфреда Великого. Отер в простых словах описал королю морское путешествие, предпринятое им из своей родины на север и на восток. Рассказ этот сохранился благодаря тому, что король Альфред включил его, вместе с описанием путешествия в Балтийское море другого северянина, Вульфстана, в первую главу своей англосаксонской переработки истории Павла Орозия: «De mseria

---

<sup>46</sup> Береговая полоса Норвегии, расположенная между 65 и 66° сев. шир. (Прим. автора)

mundi».<sup>47</sup> Позднее она была предметом переводов и толкований многих ученых, среди которых я могу здесь назвать скандинавов Г. Г. Портана в Або, Расмуса Раска и К. Хр. Рафна в Копенгагене.

Показания относительно положения Отера при короле Альфреде расходятся. Одни исследователи предполагают, что он был лишь гостем при дворе, другие – что король Альфред посылал его в морские плавания, и, наконец, некоторые допускают, что он был военнопленным.

Вот описание путешествия Отера в мастерском переводе Портана.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Орозий родился в Испании в IV веке нашей эры и умер в начале V века. Он писал свой труд, чтобы доказать, вопреки уверениям многих языческих писателей, что мир при язычестве страдал от таких же больших несчастий, как и во времена христианства. Это, по-видимому, является причиной, почему его однообразное описание всех несчастий и страданий, преследовавших языческий мир, долго пользовалось большим успехом, распространялось во множестве копий и печаталось в бесчисленных изданиях с различных рукописей. Старейшее из них выпущено в Вене в 1471 году. В англо-саксонском тексте, о котором здесь говорится, описание путешествия Отера включено в первую главу и, в сущности, составляет географическое введение в труд короля Альфреда. Англо-саксонский подлинник хранится в Англии и состоит из двух отлично сохранившихся рукописей IX и X веков. История самого Орозия теперь забыта, но введение короля Альфреда и в особенности описание путешествий Отера и Вульфстана привлекали внимание многих исследователей. Это видно из находящегося у Joseph Bosworth (King Alfred's anglo-saxon version of the compendious history of the world by Orosius, London, 1859) списка переводов этой части сочинений короля Альфреда. (*Прим. автора*)

<sup>48</sup> Vitterhets, Historie och Antiquites-Acad. Handl. Del. 6, s. 37, Stockholm, 1800. (*Прим. автора*)



«Отер сказал своему господину, королю Альфреду, что он живет севернее всех норвежцев. Он поведал, что в этой стране люди живут севернее Западного моря. И он сказал, что эта страна тянется еще дальше на север; но там она необитаема, за исключением немногих мест, где временами живут финны, которые зимой охотятся и летом ловят рыбу в море. Он сказал, что он однажды захотел исследовать, как далеко тянется эта страна на север, или живут ли какие-нибудь люди севернее этой пустыни. С этой целью он начал плавание вдоль берегов на север; во время всего путешествия с правой стороны у него оставалась пустынная земля, с левой же открытое море. Через три дня он прошел на север так же далеко, как китолы, а они обычно ходят в море далее других. Три дня он плыл еще дальше на север. Тут берег стал отклоняться к востоку, или море (стало уклоняться, вдаваться) к земле, он не знал, что вернее; но это он знает, что ждал там западного или северного ветра и затем пошел на восток вдоль берегов, сколько мог пройти за четыре дня. Тут ему пришлось снова ждать полного северного ветра, так как земля поворачивала здесь к югу, или море вдавалось в землю; он не знал, что вернее. Затем он пошел вдоль берегов к югу, сколько мог проплыть за пять дней. Тут он увидел большую реку. Он вошел в нее, но, опасаясь встречи с врагами, не решился плыть дальше вверх, по одному берегу река была густо заселена. С тех пор, как он покинул родину, он еще не встречал населенных мест; справа у него повсюду

была пустынная местность, и он не встретил никого, кроме нескольких рыбаков, птицеловов и охотников, которые все были финны. А слева у него было широкое море.

«Биармийцы очень хорошо возделывали свою землю; но они (Отер и его спутники) не решились сойти тут на землю. Страна же терфиннов<sup>49</sup> была пустынна повсюду, за исключением мест, где временно селились охотники, или рыбаки, или птицеловы.

«Много рассказали ему биармийцы и о своей земле, и о землях, окружающих их. Но он не знал, что из этих рассказов было правдой, потому что сам никогда этих стран не видел. Ему казалось, что финны и биармийцы говорят почти на одном и том же языке. Он отправился туда главным образом не для того, чтобы знакомиться с самой страной, а для промысла моржей,<sup>50</sup> потому что кость их зубов очень ценна, и

---

<sup>49</sup> Под финнами здесь разумеются лопари; под терфиннами—обитатели Терского берега русской Лапландии. (*Прим. автора*)

<sup>50</sup> Моржей еще ловят ежегодно на льдах в воронке Белого моря, не особенно далеко от берегов (см. А. Е. Норденшельд, Отчет экспедиции к устью Енисея и в Сибирь в 1875 году, стр. 23; А. Е. Nordenskjöld, Redogörelse för en expedition till mynningen af Jenisej och Sibirien). Теперь они, конечно, редко встречаются там и, как кажется, не вблизи берегов, но едва ли можно сомневаться, что они в старину водились по всему северному побережью Норвегии. Они, несомненно, изгнаны оттуда так же, как теперь от Шпицбергена. С какой быстротой количество их у Шпицбергена уменьшается с каждым годом, можно судить по тому, что я в своих многочисленных арктических плаваниях, начавшихся в 1858 году, никогда не видел моржей у Медвежьего острова или у западных берегов Шпицбергена, но, по словам промышленников, еще десяток лет назад эти животные попадались здесь стадами в сотни и тысячи голов. Я сам видел такое стадо в Гинлопенском

путешественники несколько таких костей привезли королю. Кожей моржей можно пользоваться для изготовления корабельных снастей. Этот род китов гораздо мельче других и не длиннее семи локтей. Но в его стране особенно богата ловля именно этих китов. Попадаются также киты длиной в сорок восемь локтей, а самые большие – в пятьдесят локтей длины. По его словам, он с пятью товарищами за два дня убил таких китов шестьдесят штук.<sup>51</sup>

«В отношении этого рода имущества Отер был одним из самых зажиточных людей, и богатство его состояло в диких животных. В бытность его у короля он имел шестьсот прирученных животных; эти животные назывались оленями. Из них шесть служили для приманки. Финны особенно ценят таких оленей, потому что на них ловятся дикие олени. Он был одним из первых людей в своей стране. Но он владел не

---

проливе в июле 1861 года, но в этом же проливе во время путешествий 1868 года и 1872–1873 годов я не встретил здесь уже ни одного моржа. (*Прим. автора*) В настоящее время морж в Белом море больше уже не встречается. (*Прим. ред.*)

<sup>51</sup> Так как для шести людей казалось невозможным убить за два дня шестьдесят больших китов, то это место рассказа Отера весьма затруднило его комментаторов, что неудивительно, если здесь шла речь о больших китах, т. е. *Balaena mysticetus*. Но если рассказ имеет в виду меньшие роды китов, то у берегов полярных стран и в наши дни возможен такой лов. Различные виды малых китов держатся вместе большими стадами, и так как они иногда заходят в мелкие воды, то при отливе застревают на мели, и тогда их легко убивать. Иногда их даже удается и загнать на мель. Что киты весной посещают берега Норвегии огромными, опасными для парусников стадами, подтверждает также Иаков Циглер в своем труде: *Quae intus continentur Syria, Palestina, Arabia, Aegyptus, Schondia etc., Argentorati, 1532, p. 97.* (*Прим. автора*)

более чем двадцатью коровами, двадцатью овцами и двадцатью свиньями, и то незначительное количество земли, которое он обрабатывал, он пахал лошадьми. Но богатство жителей его страны основывается главным образом на дани, которую им платят финны. Дань эта состоит из звериных шкур и птичьих перьев, китового уса, корабельных канатов из китовой<sup>52</sup> или тюленьей кожи. Каждый платит по своему состоянию. Самый богатый должен доставить пятнадцать кунных шкур, пять оленьих, одну медвежью, десять коробов перьев, одну куртку из медвежьего меха или из выдры и два ремня, каждый в шестьдесят локтей длиной, изготовленный один из моржовой кожи, другой – из тюленьей».

В продолжении рассказа Отера дается описание Скандинавского полуострова и путешествия, которое он принял из своей родины на юг. Вслед за этим король Альфред вставляет пересказ путешествия датчанина Вульфстана в Балтийское море. Но эта часть вступления к Орозию слишком далека от задач моей экспедиции, чтобы приводить ее в этом описании.

Из простого и ясного рассказа Отера видно, что он принял настоящее путешествие с целями открытий, чтобы исследовать лежащие к северо-востоку неизвестные страны

---

<sup>52</sup> В этом случае под «китом» разумеется морж, ремни из шкуры которого северные промышленники, эскимосы и чукчи еще и сегодня употребляют как веревки. Кожей настоящих китов, вероятно, также можно было бы пользоваться для этой цели, но это представлялось бы мало рациональным без применения особых инструментов для разрезания толстой китовой шкуры. (Прим. автора)

и моря. Путешествие это дало богатые результаты, так как Отер первый обошел самую северную часть Европы. Не вызывает сомнений, что Отер во время этого плавания проник до устья Двины или, по крайней мере, до устья Мезени в стране биармийцев.<sup>53</sup>

Рассказ поучает нас, что самая северная Скандинавия уже тогда была, хотя и не густо, населена лопарями, образ жизни которых мало отличался от образа жизни современных лопарей.

Население Скандинавии пришло и поселилось в Финмаркене впервые около 1200 года, и с этих пор, конечно, стали распространяться в северных странах сведения об этих краях; но они долго были сбивчивы и в известной мере менее правдивы, чем рассказ Отера. Как представляли в Европе первой половины XVI века северные оконечности материка, можно судить по двум картам севера: одной 1482 года, другой 1532 года.<sup>54</sup>

Еще на последней из этих карт показывают Гренландию соединенной с Норвегией вблизи Вардехуса. Эта карта, со-

---

<sup>53</sup> Скорость судов Отера почти равна скорости нынешних парусных судов. Это как будто странное обстоятельство, однако, вполне понятно, так как Отер пользовался исключительно попутным ветром. Обычно он, по-видимому, продвигался в сутки или, вернее, в день на 70–80'. (*Прим. автора*)

<sup>54</sup> Карты взяты из: Ptolemaei, Cosmographia latine reddita a Jac. Angelo, curam mapparum gerente Nicolao Donis Germano, Ulmae 1482, и из вышеупомянутого труда Иакова Циглера, вышедшего в свет в 1532 году. Часть этого сочинения, касающаяся Скандинавии, перепечатана в Geografiska Sektionens tidskrift, B. I, Stockholm, 1878. (*Прим. автора*)

гласно предпосланному ей объяснению, составлена на основании показаний двух епископов из епархии Нидарос,<sup>55</sup> к которой принадлежали Гренландия и Финмаркен и жители которой часто предпринимали как сушей, так и морем торговые поездки и хищнические набеги на землю биармийцев. Трудно было бы понять, как при подобных картах, изображавших распределение на севере суши и моря, могла возникнуть мысль о северо-восточном пути. Однако уже и в те времена раздавались голоса о возможности такого прохода. С одной стороны, основывались на старых сказаниях, что Азию, Европу и Африку окружает одно огромное море; с другой стороны, вспоминали рассказ, как индийский корабль был пригнан бурей в Европу.<sup>56</sup> Только в 1539 году

---

<sup>55</sup> Это были датчанин Эрик Валькендорф и норвежец Олаф Энгельбректсон. Швед Иоган Магнус, архиепископ Упсальский, и Петер Монсон, епископ Вестеросский, также дали Циглеру важные сведения, касающиеся северных стран. (*Прим. автора*)

<sup>56</sup> Эти часто встречающиеся в рассказах индийцы, – вернее, уроженцы северной Скандинавии, России или Северной Америки, но, конечно, не японцы, китайцы или индусы, – которых пригнало бурей к берегам Германии, впервые упоминаются еще до нашей эры. В 62 году до н. э. Квинт Метелл Быстрый (Quintus Metellus Celer) «управляя в качестве проконсула Галлией, получил в дар от короля бойев (Плиний называет их свевами) несколько индийцев, и когда он спросил их, как они попали в эту страну, он узнал, что их пригнало бурей из Индийского океана к берегам Германии» (Pomponius Mela, lib. III, cap. 5; утраченное сочинение Корнелия Непота; Plinius, Hist. nat., lib. II, cap. 67). О подобном же происшествии в середине века рассказывает ученый Aeneas Sylvius (Эней Сильвий), позднее папа Пий II в своей «Космографии»: «Я сам читал у Оттона (Оттон Фрейзингский), что во времена германских императоров к германским берегам прибило бурей индийский корабль с купцами. Считалось достоверным, что их

появилась карта севера Олая Магнуса, впервые давшая приблизительно верные очертания Скандинавии на севере.<sup>57</sup> Но во всяком случае прошло около семисот лет, пока Отер нашел последователя в лице сэра Хьюга Виллоуби, которому обычно по ошибке приписывают первенство в длинном ряду людей, пытавшихся проложить северо-восточный путь из Атлантического океана в Китай.

Но следует заметить, что в то время, как в западной Европе распространялись такие карты, как карта Циглера, на севере укреплялись другие, более точные сведения о северных странах. Очень возможно, что в XV или в начале XVI века

---

пригнало противными ветрами с востока, что вряд ли было бы возможно, если бы Северное море, как думают многие, было непроходимо и покрыто льдом» (Pius II, *Cosmographia in Asia et Europae, eleganti descriptione etc.*, Parisiis, 1509, лист 2). Возможно, что это тот же самый случай, приводимый испанским историком Гомара (*Historia general de las Indias, Saragoca*, 1552–1553), указывающим, что индейцы потерпели крушение у Любека в царствование короля Фридриха Барбароссы (1152–1190). Дальше Гомара сообщает, что он встретил бежавшего с родины шведского епископа Олая Магнуса, уверявшего его, что можно из Норвегии плыть вдоль северных берегов до Китая (французский перевод вышеупомянутого труда, Париж, 1587, лист 12). Особенно поучительные данные об этом находятся в *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie*, Kjöbenhavn 1880. Автором является F. Schiern, заглавие статьи «Om en etnologisk Gaade fra Oldtiden». (Прим. автора)

<sup>57</sup> Olaus Magnus, *Auslegung und Verklärung der neuen Mappen von alten Goettenreich. Venedig*, 1539. В настоящее время, как сообщает старший библиотекарь Г. Е. Клемминг, вряд ли найдется карта этого издания, но она без изменения напечатана в 1567 году в базельском издании труда Олауса Магнуса «*De gentium septentrionalium variis conditionibus*» etc. К римскому изданию этого же самого труда в 1555 году приложена карта, несколько отличающаяся от оригинала карты 1539 года. (Прим. автора)

норвежцы, русские или карелы с мирными или воинственными намерениями часто отправлялись на лодках от западных берегов Норвегии до Белого моря и обратно, хотя нигде и нет упоминаний о таких путешествиях, кроме рассказа Сигизмунда фон Герберштейна в его знаменитом труде о России, где он говорит о плавании Григория Истома и посла Дэвида от Белого моря до Трондгейма в 1496 г.<sup>58</sup>

Путешествие это носит заглавие<sup>59</sup> «*Navigatio per Mare*

---

<sup>58</sup> Мне кажется неудачным предположение Ф. Краупа и некоторых других исследователей, что в своих многократных путешествиях Николо и Антонио Дзени (Зено) в конце XIV века посетили берега Ледовитого и Белого морей. Предположение это оспаривается множеством подробностей в повествовании самих Дзени и замечательной во многих отношениях картой, относящейся к путешествию и впервые опубликованной в Венеции в 1558 году, к сожалению, в несколько «улучшенном» виде одним из потомков Дзени. На самой карте имеется год MCCCLXXX. Смотри: *Zeniernes Reise til Norden et Tolknings Forsög af Fr. Krarup*, Kjöbenhavn, 1878; R. H. Major, *The Voyages of the Venetian brothers Nicolo and Antonio Zeno*, London, 1873, и др. труды, касающиеся этих известных путешествий. (*Прим. автора*)

<sup>59</sup> Первое издание под заглавием: *Rerum Moscoviticarum commentarii etc.* (Вена, 1549 г.) выпущено с тремя рисунками и картой, очень важной для древней русской географии. Карта эта, если судить по экземпляру Королевской библиотеки в Стокгольме, сделана от руки и гораздо хуже карты, приложенной к позднейшему итальянскому изданию того же сочинения (*Comentari della Moscovia et parimente della Russia etc., per il Signor Sigismondo libero Barone in Herberstain Neiperg & Guetnbag, tradotti nuoamente di latino in lingua nostra volgare italiana, Venetia, 1550*, с двумя рисунками и картой с надписью «*per Giacomo Gastaldo cosmographo in Venetia MDL*»). Герберштейн посетил Россию два раза в качестве посла римского императора. Первый раз – в 1517 году и другой раз – в 1525 году. В результате этих путешествий появилось описание страны, впервые познакомившее Западную Европу с неведомым до того времени государством. Эта



Glaciale» и начинается заявлением автора, что он слышал рассказ от самого Истома, который юношей учился в Дании латинскому языку. Как на причину выбора необычного, долгого, «но верного» кружного пути по северному морю вместо обычного, более короткого, Истома указывает недоразумения между Швецией и Россией и возмущение Швеции против Дании как раз в то время, когда путешествие было предпринято (1496 год). После описания путешествия из Москвы до устья Дайны он продолжает:

«Сев в устье Двины в четыре лодки, они сначала держались правого берега моря, где виднелись очень высокие островерхие горы,<sup>60</sup> и когда они таким путем прошли шестнадцать миль и переплыли морское горло, они пошли вдоль левого берега, оставляя справа открытое море, которое, как и близлежащие горы, получило название от реки Печоры.<sup>61</sup>

---

книга имеет большое значение и для самих русских как материал для изучения культуры минувших веков в их государстве. Фон-Аделунг в своем сочинении: v. Adelung, *Kritischliterarische Übersicht der Reisenden in Russland bis 1700*, St. Petersburg & Leipzig, 1846, насчитывает одиннадцать латинских, два итальянских, девять немецких и один чешский перевод этого сочинения. Позднее в трудах Hakluyt Society появился и английский перевод. (Прим. автора) Существует также несколько изданий книги Герберштейна на русском языке. Лучшим из них является: «Записки о московских делах, с приложением книги о московском посольстве Павла Иовия Новокомского», перевод А. И. Малеина, СПб., 1908. (Прим. ред.)

<sup>60</sup> Очевидно, здесь произошла путаница с виденными позже норвежскими горами, так как северо-восточные берега Белого моря низкие. (Прим. автора)

<sup>61</sup> Печорским морем раньше называлось море, омывающее северные берега Европы к востоку от Белого моря. В настоящее время под Печорским морем пони-

Тут они встретили народ, называющийся финно-лопарями, который хотя и живет в низких и жалких хижинах у моря и ведет жизнь подобно диким зверям, но во всяком случае более миролюбив, чем племя, называемое дикими лопарями. Затем, пройдя страну лопарей и проплыв еще восемьдесят миль, они пришли в страну Нортподен, подвластную шведскому королю. Этот край русские называют Каянской землей, а народ – каянами. Оттуда они поплыли дальше вдоль очень изрезанного берега, простирающегося вправо, и дошли до полуострова под названием Святой Нос.<sup>62</sup> Название произошло от большой скалы, которая, как нос, выдается в море. На полуострове есть грот или пещера, которая в течение шести часов поглощает воду и затем с большим шумом и грохотом, в виде водоворотов, выбрасывает ее вон. Некоторые называют пещеру „пупом моря“, другие – Харибдой. Рассказывали, что водоворот этот обладает такой силой, что притягивает к себе корабли и другие находящиеся вблизи предметы и поглощает их. Истома говорил, что он никогда не был в такой опасности, как в этом месте, потому что водоворот притягивал судно, на котором они плыли, с такой силой, что они спаслись только с величайшим трудом, гребя

---

мают юго-восточную часть Баренцева моря, лежащую к востоку от линии мыс Черный (Новая Земля) – остров Колгуев – мыс Святой Нос Тиманский. (*Прим. ред.*)

<sup>62</sup> Этот мыс нельзя смешивать с мысом Святой Нос (на восточном Мурмане) современных карт. (*Прим. ред.*)

изо всех сил.<sup>63</sup>

Пройдя мимо Святого Носа, они дошли до горного мыса, который должны были обогнуть. После того как им пришлось задержаться здесь несколько дней из-за противного ветра, туземец-лоцман сказал: „Скала, которую вы видите, называется Семес, и нам трудно будет пройти мимо нее, если ее не умилоstitь какой-нибудь жертвой“. Истома говорит, что бранил его за бессмысленное суеверие, но тот молчал. И так по причине сильного морского волнения они задержались на месте еще и четвертый день, но затем буря прекратилась, и они подняли якорь. Когда при попутном ветре они продолжали путешествие, лоцман сказал: „Вы смеялись над моим советом умилоstitь скалу Семес и сочли это за смешное суеверие, но нет сомнения, что для нас было бы невозможным пройти мимо нее, если бы я ночью тайно не поднялся на скалу и не принес жертву“. На вопрос, что же он принес в жертву, лоцман отвечал: „Я посыпал выдавшуюся в море скалу овсяной мукой, смешанной с маслом“. В то время как они плыли дальше, они дошли до другого большого мыса, похожего на полуостров и называвшегося Мотка. На краю его находилась крепостца Бартгус, что значит сторожевой дом, так как норвежский король держит здесь стражу для

---

<sup>63</sup> Это, несомненно, отголосок легендарных рассказов о Малстреме, чрезвычайно распространенных в средние века. Еще Олай Магнус (1555) повествует о находящейся около Лофутенских островов «огромной пучине или, скорее, Харибде, которая в один миг поглощает мореплавателей, неосторожно приблизившихся к ней». (*Прим. ред.*)

охраны своих границ. Толмач сказал, что полуостров этот такой длинный, что его едва можно обогнуть морем в восемь дней. Путешественники, чтобы не задерживаться, с огромным трудом перенесли на плечах на протяжении полумили свои лодки и вещи посуху. Отсюда они поплыли дальше мимо страны диких лопарей до места, называющегося Дронт (Трондгейм) и расположенного в 200 милях севернее Двины. Лопари сказали, что московский князь обычно брал дань до этих мест».

Рассказ интересен, так как дает нам представление, как 400 лет назад путешествовали вдоль северных берегов Норвегии. Возможно, что он имел непосредственное влияние на посылку экспедиции сэра Виллоуби: напечатанный в Венеции в 1550 году труд Герберштейна должен был скоро стать известным венецианцу Каботу, который в то время был первым штурманом Англии (*grand pilot*) и с большим тщанием руководил снаряжением первой английской экспедиции на северо-восток.

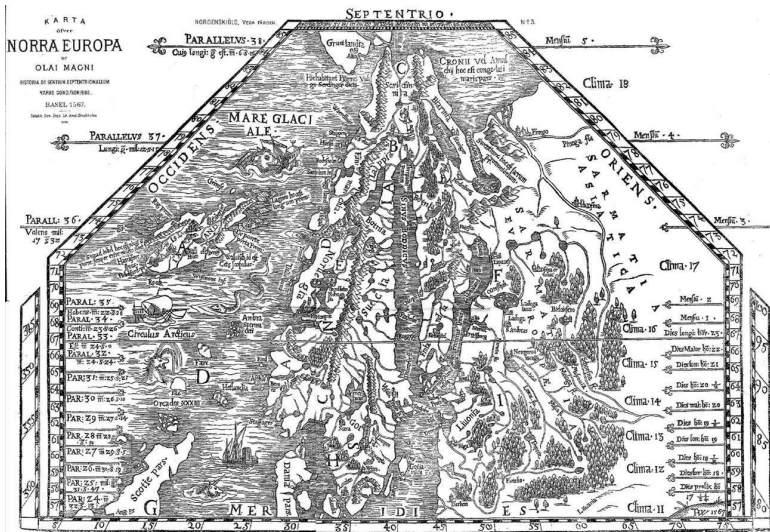
Еще больше вероятия, что в Англии до 1553 года была известна вышеупомянутая карта Скандинавии Олая Магнуса. Это следует из того, что тогда на севере укоренилось убеждение, которое, наперекор южноевропейским космографическим картам, признавало существование открытого морского сообщения на севере между Китайским морем и Атлантическим океаном и даже побудило Густава Вазу пытаться организовать экспедицию для изыскания северо-восточного

пути. К сожалению, план не был выполнен, и все, что мы об этом знаем, заключается в письме к курфюрсту Августу Саксонскому француза Губерта Ланге, посетившего в 1554 году Швецию. В этом письме, датированном 1 апреля 1576 года, Ланге говорит: «Когда я двадцать два года тому назад был в Швеции, король Густав часто говорил со мной про этот морской путь. Наконец он стал побуждать меня предпринять такое морское путешествие и обещал снарядить два судна со всем необходимым для долгого плаванья и дать экипаж из опытейших моряков, готовых подчиняться моим приказаниям. Но я ответил на это, что предпочитаю путешествовать по населенным странам, чем отыскивать новые пустыни».<sup>64</sup> Возможно, что если бы Густав Ваза нашел человека, способного выполнить его грандиозные планы, Швеция оспаривала бы у Англии честь открытия длинного ряда путешествий на северо-восток.<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> Huberti Langueti, Epistolae Secretae, Halaе, 1699, I, 171. Смотри также статью А. Г. Альквиста в Ny Illustrerad Tidning за 1875, стр. 270. (*Прим. автора*)

<sup>65</sup> Первый, призывавший к открытиям в полярных странах, был, однако, англичанин Роберт Торн. Так как новые земли уже были открыты испанцами и португальцами, Торн в 1572 году стал уговаривать французского короля Генриха VIII заняться открытиями новых стран на севере. Он полагал, что, дойдя на севере возможно ближе к полюсу, можно повернуть на восток. Тут сначала пришлось бы пройти мимо Татарской земли, затем до Китая и далее до Малакки, Ост-Индии и мыса Доброй Надежды и, таким образом, проплыть кругом «всего света». Можно было бы также повернуть на запад, обогнуть Ньюфаундленд и вернуться через Магелланов пролив (Rihard Hakluyt, The principael Navigations etc., London, 1589, стр. 250). За два года до этого Павел Иовий (Paulus Jovius) на основании донесений русского посла папе Клименту VII сообщал, что Россия на севере окружена



*Карта Северной Европы Олая Магнуса. 1567 г.*

В настоящее время мореплавание в Англии несравненно более развито, чем в какой-либо другой стране, но оно недавнего происхождения. Еще в середине XVI века оно было в высшей степени незначительно и ограничивалось каботажным плаванием вдоль берегов Европы или немногими ры-

огромным океаном, по которому, придерживаясь правого берега, если не встретится на пути другой земли, можно доплыть до Китая (Pauli Jovii opera omnia, Basel, 1578, 3-я часть, стр. 88; заимствованное отсюда описание России в первый раз напечатано в Риме в 1525 году под заголовком «Libellus de legatione Basiliis ad Clementem VII»). (Прим. автора)

боловными экспедициями в Исландию и Ньюфаундленд.<sup>66</sup> Морское могущество Испании и Португалии и их нетерпимость к другим странам не допускали чужеземных мореплавателей заводить торговлю с восточноазиатскими странами, про неслыханные богатства которых, золото и драгоценные камни, дорогие ткани, пряности и благовония так соблазнительно рассказывал Марко Поло. Чтобы североευропейские купцы могли иметь свою долю прибыли в этих богатствах, казалось необходимым открыть новые пути, недоступные для армады Пиренейского полуострова. Этим объясняется упорное стремление англичан и голландцев к снаряжению дорогостоящих экспедиций с целью открытия нового пути в Индию и Китай, либо северо-западным путем, мимо Нового Света, либо северо-восточным, вдоль северных берегов Старого Света. Путешествия эти прекратились лишь с упадком морского владычества Испании и Португалии. Ни одна из экспедиций не достигла цели, но нужно заметить, что эти экспедиции во всяком случае были первым толчком к созданию господства Англии в море.

Путешествие сэра Хьюга Виллоуби в 1553 г. было, таким образом, первым большим морским путешествием, предпринятым из Англии в отдаленные моря. Его организовал

---

<sup>66</sup> В 1540 году Лондон имел, не считая королевского флота, не более четырех кораблей, водоизмещение которых превышало 120 тонн (Anderson, *Origin of Commerce*, London, 1787, т. II, стр. 67). Большая часть приморских городов Скандинавии обладает теперь большим торговым флотом, чем Лондон в XVI веке. (Прим. автора)

с большим тщанием знаменитый, хотя и старый уже мореплаватель Себастьян Кабот, составивший для командиров подробные правила на всякие случаи в путешествии. Часть этих предписаний кажется теперь, конечно, ребяческими,<sup>67</sup> но иные можно было бы применять и теперь как правила распорядка для каждой хорошо организованной полярной экспедиции. Кроме того, Виллоуби получил от короля Эдуарда VI открытую грамоту на латинском, греческом и нескольких других языках, в которой говорилось, что единственной целью путешествия являются открытия и установление торговых сношений и что народы, с которыми могла бы прийти в соприкосновение экспедиция, просят относиться к сэру Виллоуби и его спутникам так, как они сами хотели бы, чтобы к ним отнеслись, если бы они прибыли в Англию. Уверенность в том, что этот путь приведет в Индию, была так велика, что для защиты от червей, точащих дерево, впервые в Англии покрыли подводную часть кораблей сэра Виллоуби тонкими свинцовыми листами.<sup>68</sup> Корабли эти были:

1. «*Bona Esperanza*», адмиральский корабль в 120 тонн, на котором находился сам сэр Хьюг Виллоуби как главный командир флота. Экипаж состоял из 35 человек, включая само-

---

<sup>67</sup> Например, пункт 30: «Если вы увидите их (т. е. незнакомцев, которые встретятся в пути) в львиных или медвежьих шкурах, с длинными луками и стрелами, не пугайтесь: все это часто носят больше для того, чтобы пугать чужеземцев (Hakluyt, 1-е изд., стр. 262). (Прим. автора)

<sup>68</sup> Согласно рассказу о путешествии Клеменса Адамса. (Hakluyt, стр. 271.) (Прим. автора)



го Виллоуби, капитана судна Вильяма Джефферсона и шести купцов.

2. «*Edward Bonaventure*», в 160 тонн, на котором находился Ричард Чанслер, капитан флота и главный штурман. Весь экипаж этого судна состоял из 50 человек, включая двух купцов. Среди судового состава встречаются знаменитые впоследствии в истории северо-восточных путешествий имена Стефана Борро, капитана судна, и Артура Пита.

3. «*Bona Confidentia*», в 90 тонн, под командой Корнелия Дерфурта, с экипажем в 28 человек, считая трех купцов.



### *Одежда лопарей*

Снаряжение кораблей обошлось в 6000 фунтов стерлингов, разделенных на акции по 25 фунтов каждая. Сэра Хьюга Виллоуби избрали начальником «за его представительную наружность и опыт в военном деле».<sup>69</sup> За сведениями о востоке обратились к двум «татарам», королевским конюхам, но от них не могли получить никаких разъяснений. Кораб-

---

<sup>69</sup> Cum ob corporis formam (erat enim procerae staturae) tum ob singula rem in re bellica industriam. (Повествование С. Adams, Наклиът, стр. 271.) (Прим. автора)

ли вышли из Радклифа 20 мая 1553 года.<sup>70</sup> Лодки пробуксировали их при попутном ветре мимо Гринвича, где находился королевский двор. Король не мог присутствовать по болезни, но королевский Совет, придворные и бесчисленная толпа народа приветствовали из окон, с крыш домов и с самого берега плывущие мимо корабли с моряками в новом синем праздничном обмундировании. Моряки отвечали на приветствия пушечными салютами. «Горы, долины и воды отвечали эхом, матросы кричали так громко, что было слышно до звезд».<sup>71</sup> Все было торжеством и радостью, будто люди предчувствовали, что в этот день родилась наиболее могущественная морская держава, какую знает мировая история.

Само плавание, однако, оказалось очень неудачным для Виллоуби и для большей части его спутников. Миновав восточные берега Англии и Шотландии, все три судна вместе направились к Норвегии, берега которой показались 24 июля под 66° сев. шир. Высадившись на берег, мореплаватели нашли там тридцать хижин, жители которых скрылись, вероятно, из страха перед чужеземцами. Страна, как потом узнали,

---

<sup>70</sup> Десять дней раньше или позже имеют очень важное значение в отношении ледовых условий летом в морях Крайнего Севера. Поэтому, касаясь путешествий моих предшественников, я всегда обращал старый стиль в новый. (*Прим. автора*)

<sup>71</sup> Vibrantur bombardarum fulmina, Tartariae volvuntur nubes, Martem sonant crepitacula, reboant summa montium juga, reboant valles, reboant undae, claraque Nautarum percellit sydera clamor. (Повествование Clemens Adams, Hakluyt, стр. 272.) (*Прим. автора*)

называлась Гальгеланд и была как раз той частью Норвегии, из которой Отер начал свое морское путешествие по Белому морю. Отсюда поплыли дальше вдоль берегов. 6 августа бросили якорь в гавани Стэнфью (возможно, Стэнфиорд на западном берегу Лофутенов), где встретили многочисленное и дружелюбное население, но в этой части страны не было других товаров, кроме сушеной рыбы и ворвани. В середине августа «Edward Bonaventure» был во время бури разлучен с двумя другими судами около острова Сенье. Последние, пытаясь достичь Варде, лавировали, пока не пришли к окруженной льдами необитаемой земле, у берегов которой море было так мелко, что не могла пристать и лодка. Земля эта, по определению мореплавателей, была расположена на 480' к OtN от Сенье, под 72° сев. шир.<sup>72</sup> Отсюда пошли на паруса сначала на север, затем на юго-восток. Таким образом приблизились к русской Лапландии, где 28 сентября нашли хорошую гавань, и тут Виллоуби решил зазимовать. Распо-

---

<sup>72</sup> Во времена, когда начался китовый промысел у Шпицбергена, Томас Эдж, один из командиров судов Московской компании, пытался доказать, что Виллоуби во время своего странствования после разлуки с Чанслером открыл Шпицберген (Purchas, III, стр. 462). Утверждение это, вызванное желанием Англии монополизировать промысел у Шпицбергена, явно неправильно. Его давно уже считают ни на чем не основанным. Вместо этого позднейшие исследователи полагают, что местность, которую Виллоуби видел, была Гусиная Земля на Новой Земле. Я имею основание считать это предположение неверным по ряду соображений, которые здесь не привожу. Мне кажется весьма правдоподобным, что земля Виллоуби с ее песчаными мелями был остров Колгуев. В таком случае, конечно, широта показана на 2° севернее, но подобные ошибки в определениях места очень возможны у мореплавателей того времени. (*Прим. автора*)

ложена эта гавань была при впадении реки Арсина «близ Кегора». О дальнейшей судьбе сэра Хьюга Виллоуби и его 62 спутников неизвестно ничего, кроме того, что все они в течение зимы погибли, вероятно, от цинги. Дневник начальника экспедиции заканчивается сообщением, что тотчас же по прибытии было отправлено для исследования местности по три матроса в юго-западном, в западном и в юго-восточном направлениях, но что она оказалась необитаемой. Год спустя русские рыбаки нашли на месте зимовки корабль и трупы умерших людей вместе с дневником, а также засвидетельствованное самим Виллоуби завещание,<sup>73</sup> из которого видно, что в январе 1554 года и он сам, и часть экипажа были еще живы.<sup>74</sup> Оба корабля вместе с телом Виллоуби были отправлены в Англию в 1555 году купцом Джорджем Коллингвортом.<sup>75</sup>

Что касается расположения «Арсины», то из донесений о первом путешествии Антони Дженкинсона (Hakluyt, стр. 335) видно, что он употребил семь дней, чтобы пройти от Вардехуса до Святого Носа, и что он на шестой день миновал

---

<sup>73</sup> Завещание составлено Габриэлем Виллоуби, находившимся на адмиральском корабле в качестве торгового агента. (*Прим. автора*)

<sup>74</sup> Hakluyt, стр. 500; Purchas, III, 249 и примечания на стр. 463. (*Прим. автора*)

<sup>75</sup> О нем говорится в письме, написанном из Москвы Генри Леном, что царь на пиру пригласил их к своему столу, чтобы каждому дать из своих рук кубок, и, взяв в свою руку доходившую до стола бороду мистера Джорджа Киллингворта, шутя передал ее митрополиту, который, делая вид, что благословляет ее, сказал по-русски, что это дар божий (Hakluyt, стр. 500). (*Прим. автора*)

устье реки, где зимовал сэр Хьюг Виллоуби. На расстоянии 6/7 пути, между Вардехусом и Святым Носом, под 68° 20' сев. шир. и 38° 30' вост. долг. от Гринвича, в Ледовитый океан впадает река, которая на современных картах обозначена «Варзина». Нет сомнения, что два судна первой экспедиции на северо-восток перезимовали именно в устье этой реки с такими несчастными последствиями как для руководителей, так и для экипажа.

Плавание третьего судна, «Edward Bonaventure», под командой Чанслера было удачно и имело большое значение для мировой торговли. Как уже упоминалось, Чанслера в августе разлучила с его спутниками буря. Тогда он самостоятельно доплыл до Вардехуса. Прождав там семь дней сэра Хьюга Виллоуби, «он, несмотря на уговоры некоторых шотландцев вернуться назад, продолжил, с твердым решением достигнуть цели или умереть, свое путешествие в неведомую часть света, в такой далекий край, где солнце светит над необъятным морем день и ночь».<sup>76</sup> Таким путем он наконец достиг в Белом море устья Двины, где на месте нынешнего Архангельска тогда стоял небольшой монастырь. Дружеским общением Чанслер быстро заслужил доверие местных жителей, которые отнеслись к нему очень гостеприимно. Они поспешили отправить гонца к Ивану Грозному, чтобы сооб-

---

<sup>76</sup> Так как Двина находится южнее Вардехуса, то рассуждения эти должны относиться к более раннему периоду путешествия, чем тот, для которого они приводятся. (Прим. автора)

щить ему об этом замечательном событии. Следствием этого было, что Чанслер получил приглашение к московскому двору, где он и его спутники были приняты с большим почетом и провели часть зимы. Следующим летом он вернулся на своем корабле в Англию. Таким образом и завязались торговые сношения, быстро оказавшиеся весьма важными для обоих государств. Сношения эти уже в ближайшие годы послужили толчком для многих морских путешествий, о которых я не могу здесь говорить подробно, так как они не относятся к истории путешествий на северо-восток.<sup>77</sup> Сэр Хьюг Виллоуби, конечно, не был ни выдающимся географом, ни мореплавателем, но достойны уважения самопожертвование и мужество как его, так и его спутников. Огромно значение путешествий Виллоуби и Чанслера для развития торговли Англии, России и северной Норвегии. Небольшой монастырь в устье Двины превратился в цветущий торговый го-

---

<sup>77</sup> Существует много описаний этих путешествий. Первое появилось в трудах общества Hakluyt (The principael Navigations, Voyages and Discoveries of the English nation etc., London, 1589); в это описание включены инструкция, грамота и т. д., стр. 259; копия дневника сэра Хьюга Виллоуби с переименованием всех участников, стр. 265; описание путешествия Чанслера Клементием Адамсом, стр. 270, и т. д. Позднее эти сочинения были напечатаны в Purchas, Pilgrimage, III, стр. 211. Желаящим полнее познакомиться с относящейся сюда литературой я могу указать на Фр. фон-Аделунга (Fr. v. Adelung, Kritisch-literärische Übersicht der Reisenden in Russland, St. Petersburg & Leipzig, 1846, стр. 200) и на И. Гамеля (J. Hamel, Tradescant der Aeltere 1618 in Russland, St. Petersburg & Leipzig, 1847). (Прим. автора)

род,<sup>78</sup> и многочисленное население появилось на пустынных до тех пор берегах Ледовитого океана. Телеграфное сообщение и регулярные пароходные рейсы с Россией теперь уже установились. Жители Варде могут в течение нескольких часов узнавать все, что делается в Париже или Лондоне, даже в Нью-Йорке, Индии, на мысе Доброй Надежды, в Австралии, Бразилии, тогда как столетие назад почта приходила сюда всего один раз в год. Рассказывают, что один комендант, большой любитель газет, принял требовавшее в те времена большого самообладания решение – не «проглатывать» сразу почту, но читать газету изо дня в день, спустя целый год после ее выхода. Теперь все это изменилось, и все же люди недовольны. Интересы торговли и рыболовства требуют железнодорожных сообщений с остальной Европой. Без сомнения, это может осуществиться в течение ближайших лет,<sup>79</sup> и не много времени пройдет, пока телеграф соткет свою сеть и регулярные пароходные рейсы установятся вдоль берегов Ледовитого океана, далеко за тем морем, которое Чанслер открыл для мировой торговли.

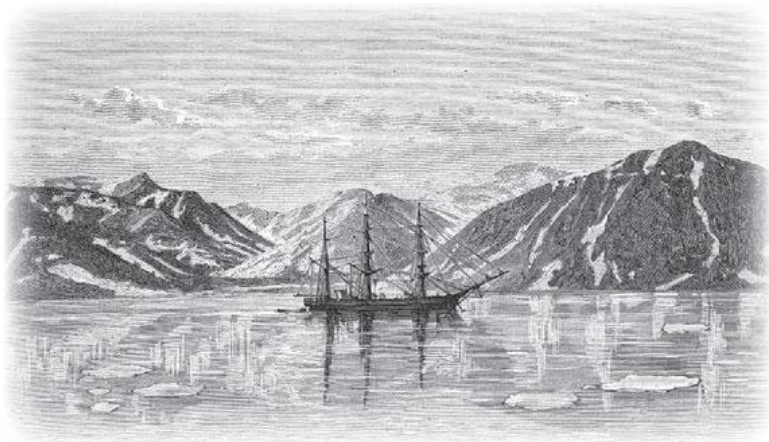
---

<sup>78</sup> Город Архангельск был основан в 1584 году. (*Прим. ред.*)

<sup>79</sup> Эти надежды Норденшельда оправдались не так скоро. Единственной железной дорогой, соединяющей Европу непосредственно с Ледовитым океаном, является в настоящее время Кировская дорога, построенная в 1916 году и доходящая до Мурманска. (*Прим. ред.*)



## Глава вторая



Отплытие из Мозе // Гусиная Земля // Состояние льдов // Суда экспедиции собираются в Хабарове // Русские и ненцы // Посещение Хабарова в 1875 г. // Покупка идолов // Одежда и жилища ненцев // Сравнение полярных народностей // Посещение на острове Вайгач мест жертвоприношений и могил // Древнейшие сведения о ненцах // Их место в этнографии

Вследствие упорного противного ветра, дождя, тумана и

чрезвычайного волнения «Вега» задержалась в Мозе до вечера 25 июля. Хотя погода продолжала быть очень неблагоприятной, мы нетерпеливо стремились дальше, подняли якорь и через пролив Магере вышли на парах в море. Одновременно вышла и «Лена», получившая приказ по возможности следовать за «Вегой» и в случае, если разлука неминуема, держать курс на Хабарово в Югорском Шаре, назначенном мною сборным пунктом четырех судов экспедиции. Мы потеряли из виду «Лену» в первую же ночь во время сильного тумана и встретились снова только на сборном пункте.

«Вега» взяла курс на Южный Гусиный мыс.<sup>80</sup> Хотя я еще в Тромзе решил пройти в Карское море через самый южный из ведущих туда проливов – Югорский Шар, курс был взят значительно более северный, так как опыт показал, что в начале лета в проливе между западным побережьем острова Вайгач и материком часто скапливается столько льда, что плавание в этих водах сильно затрудняется.

Этих трудностей можно избежать, если подойти к Новой Земле приблизительно у Гусиной Земли и далее следовать вдоль западного побережья этого острова и Вайгача до Югорского Шара. В данном случае предосторожность эта была излишней. Ледовая обстановка оказалась чрезвычайно благоприятной, и мы дошли до Югорского Шара, не увидав и следов льда.

Переходу от Норвегии до Гусиной Земли вначале благо-

---

<sup>80</sup> На западном берегу южного острова Новой Земли. (Прим. ред.)

приятствовал попутный ветер, но ближе к Новой Земле он стал слабеть. Несмотря на это, плавание с помощью пара шло хорошо и без иных приключений, кроме сильной качки, в результате которой покатались некоторые ящики с инструментами и книгами, но, к счастью, без значительных повреждений.

28 июля в 10 часов 30 минут пополудни показалась земля. Это был мыс, который выступает на юге Гусиной Земли под  $70^{\circ} 33'$  сев. шир. и  $51^{\circ} 54'$  вост. долг. от Гринвича. Гусиная Земля – низкая береговая полоса, покрытая травой и множеством маленьких озер, выступающая из главного массива Новой Земли между  $72^{\circ} 10'$  и  $72^{\circ} 30'$  сев. шир. Название происходит от огромных стад гусей и лебедей (*Cygnus Bewickii* Yarr.), гнездящихся в этих местах. Гуси обычно выют свои небольшие гнезда на кочках у маленьких озер, которыми покрыта Гусиная Земля; сильные, но очень пугливые лебеди, напротив, устраивают гнезда на открытых равнинах. Лебединые гнезда так велики, что их видно уже издали. Строительным материалом для гнезд является мох. Лебеди вырывают его из почвы метрах в двух от гнезда, так что последнее окружается своего рода рвом и валом. Сами гнезда образуют усеченный конус в 0,6 метра в высоту и в 2,4 метра в нижнем сечении. В верхней части его находится отверстие в 0,2 метра глубины и в 0,6 метра ширины, в которое птица кладет свои четыре больших серо-белых яйца.

Яйца высиживают самки, но и самцы находятся поблизости.

сти от своих гнезд. Водится здесь также множество голена-  
стых птиц, два вида *Lestris*, один вид совы и др. И на верши-  
нах береговых скал Гусиной Земли встречаются различные  
виды чаек. Но птичий мир у самых берегов Гусиной Зем-  
ли довольно беден. Здесь нет птичьих базаров с миллиона-  
ми обитателей. Эти базары с их громким криком и битва-  
ми воздушных жильцов придают обычно своеобразный от-  
печаток берегам полярного севера. Базары чаек я видел на  
Новой Земле севернее, и именно на южном берегу Безымян-  
ной губы.<sup>81</sup> Гусиная Земля издали представляется совершен-  
но низменной и ровной, на самом же деле поверхность ее  
медленно и волнообразно поднимается от берега до зеленой  
равнины с мелководными озерами, возвышаясь наконец до  
60 метров над уровнем моря. К морю равнина почти повсю-  
ду опускается крутыми уступами от 3 до 15 метров высоты,  
под которыми зимой образуются огромные очень поздно та-  
ющие снежные заносы. Настоящих ледников здесь нет, как и  
валунов, и ничто не указывает на иную обстановку в далеком  
прошлом. Не видно с моря и покрытых снегом горных вер-  
шин. В известное время года (в течение всего августа) мож-  
но плыть из Норвегии в Новую Землю, охотиться там и воз-  
вратиться, не увидев и следов льда или снега. Это касается,  
впрочем, только низменной части южного острова, но сви-  
детельствует, во всяком случае, о том, как неправильны су-

---

<sup>81</sup> Ср. «Redogörelse för en expedition till mynnngen af Jenisej och Sibirien ar 1875», p. 17 (Bihang till K. Vet. Akad. Handl., Bd. 4, Nr. 1). (Прим. автора)

существующие представления о климатических условиях Новой Земли. Уже в конце июня или в начале июля большая часть Гусиной Земли почти совсем освобождается от снега и вскоре затем, в течение нескольких недель, мир арктической флоры расцветает во всей своей красоте. Сухие, благоприятно расположенные места покрываются тогда низким, но очень пышным цветущим ковром, не затененным ни высокой растительностью, ни кустарником сырых местах встречаются настоящие поляны, похожие, по крайней мере издали, на веселые зеленые луга.

Из-за потери времени, причиненной задержкой у норвежского берега и стоянкой в Мозе, мы на этот раз не могли высадиться на берег и продолжали наш путь к Югорскому Шару вдоль западных берегов Новой Земли при неизменно великолепной и тихой погоде. Море было совершенно свободно от льдов, и земля, кроме небольших оставшихся в долинах снежных полей, была обнажена. Кое-где под крутыми уступами берегов также видны были остатки зимних заносов, которые часто вследствие рефракции, вызванной сильным нагревом солнцем нижних слоев воздуха, блестели, оледенелые, и издали были похожи на большие круто обрывающиеся к морю ледники. Когда мы прошли дальше на юг, нам открылся благодаря ясной погоде отличный вид на остров Вайгач. При взгляде с моря западное побережье острова представляло собой гладкую зеленую равнину, но по мере приближения к Югорскому Шару на восточной стороне ост-

рова становились видны невысокие гряды холмов, вероятно, последние ответвления северных отрогов Урала, известных под названием Пай-хой.

У входа в Югорский Шар мы увидели пароход. После многих догадок мы узнали «Фразер». Я сначала очень обеспокоился и боялся, не случилось ли какое-нибудь несчастье, так как пароход взял курс, прямо противоположный условленному. Но вскоре капитан Нильсон прибыл на «Вегу» и сообщил, что вышел на поиски нас. «Экспресс» и «Фразер» с 20-го ждали нас в условленном пункте. Они вышли из Варде 13 июля и при переходе не встретили льдов, так же как и мы. «Вега» и «Фразер» пошли затем в Хабарово, где 30 июля вечером на 14-метровой глубине бросили якорь при глинистом грунте. «Лены» еще не было. Возникло опасение, что маленькому пароходу было не под силу справиться с волнением по ту сторону Нордкапа. Даже более крупная «Вега» брала воду, и волной, перекатившейся через борт, у нее разбило один из ящиков, принятованных к палубе. Но опасения наши были неосновательны. «Лена» сделала честь своим строителям и заводу в Мотала и хорошо справилась с морским волнением. Причиной задержки была девиация компаса, вызванная малым горизонтальным напряжением магнетизма в этих северных широтах. Девиация оказалась больше, чем при выверке компаса в Гетеборге перед отъездом. 31-го «Лена» бросила якорь рядом с другими судами, и вся наша маленькая полярная эскадра собралась таким образом

в условленном пункте.

Хабарово – маленькая деревушка, расположенная на материке на южном берегу Югорского Шара, к западу от устья небольшой, но временами очень богатой рыбой речки. Летом местечко населено ненцами,<sup>82</sup> пасущими свои оленье стада на острове Вайгач и в окрестных тундрах, и несколькими русскими или обрусевшими финнами, которые приезжают сюда из Пустозерска для меновой торговли с ненцами или для совместной с ними охоты и рыбной ловли в море. Зимой ненцы гонят свои стада далее на юг, а купцы везут свои товары в Пустозерск, Мезень, Архангельск и другие места. Так, вероятно, продолжается уже сотни лет, но постоянные жилища были устроены здесь только в позднейшие времена. О них, например, в голландских путешествиях не упоминается.<sup>83</sup>

В настоящее время Хабарово состоит из двух частей: квартала знатных – из нескольких деревянных лачуг с плоскими торфяными крышами, и квартала бедных – из кучки грязных ненецких чумов. В том месте, где мы сошли на берег, стояло множество саней, нагруженных товарами, которые русские купцы здесь выменивают и осенью отправляют в Пустозерск. Товары состояли главным образом из ворвани и

---

<sup>82</sup> Вместо названия «ненцы» в оригинале Норденшельд всюду употребляет «самоеды». (Прим. ред.)

<sup>83</sup> Норденшельд имеет в виду голландские экспедиции 1594–1596 годов. (Прим. ред.)

шкур песка, обыкновенной лисицы, белого медведя, волка, рыси, оленя и тюленя. У многих медвежьих шкур был очень густой белый зимний мех, но их портили тем, что отрезали головы и лапы. Некоторые из волчьих шкур, которые нам показывали, были также очень густы и красивы. Кроме того, купцы собрали значительный запас гусиных перьев, пуху и крыльев белой куропатки. Я так и не мог понять, для чего шел этот последний товар. Мне только сказали, что он будет отправлен морем в Архангельск. Быть может, он оттуда идет к нашим западноевропейским торговцам модным товаром и употребляется как украшение для шляп наших дам. Впрочем, крылья белых куропаток уже в 1611 году скупались в Пустозерске<sup>84</sup> – англичанами. Кроме того, я видел среди всех этих товаров моржовые клыки и ремни из моржовой кожи. Замечательно, что эти же товары упоминаются еще в повествованиях Отера.

---

<sup>84</sup> «Letter of Richard Finch to Sir Thomas Smith Governor; and to the rest of the Worshipful Companie of English Merchants, trading into Russia». Purchas, III, стр. 534.





## *Ненцы*

Недостаточно зная русский язык, я просил г. Серебrenи-кова собрать сведения об условиях жизни и домашнем быте в этой местности. Он сообщил мне следующее:

«Деревня состоит из нескольких хижин и чумов. В хижинах живут девять русских хозяев со своими работниками-самоедами. Русские не берут сюда ни жен, ни детей. В чумах самоеды живут со своими семьями. Русские приезжают сюда из села Пустозерска около конца мая. Во время пребывания в Хабарове они занимаются оленеводством, китобойным<sup>85</sup> промыслом и меновой торговлей с самоедами. Вся домаш-

---

<sup>85</sup> Вероятно, Серебrenиков имел в виду не китобойный промысел, а промысел белухи. (Прим. ред.)

нюю утварь и все товары они везут с собой за 600–700 верст из дому на нартах, запряженных оленями. Часть оленей по прибытии в Хабарово гонят на лето по льду на Вайгач. В конце августа, когда наступают холода, оленей вплавь переправляют через Югорский Шар с Вайгача на материк. Около 1 октября старого стиля русские возвращаются со своими оленями в Пустозерск. Остров Вайгач считается у них особенно хорошим пастбищем для оленей; поэтому они оставляют часть оленей зимовать на острове под присмотром нескольких самоедских семей. Вайгач славится и тем, что там редко угоняют оленей, тогда как кражи животных самоедами на материке довольно часты. Лет тридцать уже, как сибирская язва стала тяжело поражать оленей. Один русский рассказывал, что у него теперь всего двести оленей, тогда как несколько лет назад у него была тысяча, и это подтверждали другие русские. Эта болезнь поражает даже людей. Так, за два или три дня до нашего приезда самоед с женой поели мяса больного оленя, в результате чего женщина умерла на следующий день, а мужчина лежал еще больной и, по мнению местных жителей, несомненно тоже должен был погибнуть. Среди самоедов есть богачи, например, «старший в племени» (старшина), владеющий тысячей оленей. Самоеды, так же как и русские, промышляют рыбу. Зимой часть их переходит в западную Сибирь за Урал, где „хлеба дешевые“, а часть уходит в Пустозерск.

Девять русских образуют компанию (артель) для китобой-

ного промысла. Добыча компании обычно доходит в сезон до 24–32 тонн сала белухи, но в этом году промысла не было из-за несогласий между зверобоями. В русской артели существует правило: „равный труд, равные права“, а так как богатые никогда не хотят подчиняться первой части правила, то их заносчивость и жадность здесь, как и во всем мире, вызвали ссоры.

Как русские, так и самоеды не занимаются здесь хлебопашеством. Первые покупают муку в Ирбите. Цены на муку колеблются; в этом году пуд стоил в Пустозерске 1 руб. 10 коп. Соль доставляется теперь из Норвегии в Мезень, где стоит 50–60 коп. пуд. Самоеды почти все покупают у русских. Большой спрос существует на порох, свинец, дешевые ружья, ром, хлеб, сахар и посуду (чашки и др.). Самоедские женщины употребляют сукна различных цветов, в особенности красного. В обмен на такие товары можно получить рыбу, ворвань, оленьи шкуры, моржовые клыки и меха красной и бурой лисицы, песца, волка, белого медведя и рыси. Все самоеды окрещены в православную веру, но, несмотря на это, почитают и своих старых идолов. За тысячу верст ходят они к местам своих жертвоприношений. На Вайгаче имеется несколько мест, где находятся их идолы. Русские называют этих идолов „болванами“.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> Это название, обозначающее, собственно, грубое изображение, даже перешло в шведский язык: слово «bulvan» – одно из немногих слов, воспринятых нашим языком у русского. (*Прим. автора*)

У самоедов есть песни и сказки, в которых, между прочим, описываются и их паломничества.

У самоеда бывает одна или несколько жен, даже сестры могут быть женами одного и того же мужа. Свадьба совершается без всякой торжественности. Жены считаются равноправными с мужьями, которые так к женам и относятся. Это весьма редкое явление, так как русские, как и все другие христианские народы, смотрят на женщину как на подчиненную себе во многих отношениях».

Я посетил Хабарово впервые в начале августа 1875 г. Тогда справлялся русский праздник, и нам уже издали с моря было видно множество русских и ненцев, стоявших группами на берегу. Когда мы подошли ближе, оказалось, что они заняты различными играми, и хотя для них это несомненно был первый визит европейцев в их «городе», они заинтересовались не больше, чем если бы несколько незнакомых ненцев присоединились к их компании. Некоторые стояли в кругу и бросали по очереди небольшой кусок заостренного железа, причем искусство состояло в том, чтобы острый конец попал внутрь лежащего на земле кольца и воткнулся. Другие были заняты игрой, похожей на наши кегли, борьбой и т. д. Русские и ненцы играли друг с другом, не делая различия. Ненцы, низкорослые, невзрачные, с всклокоченными волосами, были в грязной меховой летней одежде; поверх иногда была надета яркая ситцевая рубашка. Русские (вероятно, отпрыски финского племени или потомки древних биармий-

цев), крупные, рослые, с длинными, лоснящимися от масла волосами, празднично причесанные с ремешком на лбу или в шапках на головах, были одеты в длинные стянутые в поясе ремнем пестрые кафтаны, так называемые «мекки». Несмотря на проявленное вначале искусственное равнодушие, считавшееся, по-видимому, хорошим тоном, нас приняли дружелюбно. Сначала нам предложили попытать счастья и показать ловкость в играх, причем к немалому удовольствию наших хозяев скоро оказалось, что мы в этой области не могли соперничать ни с русскими, ни с ненцами. После этого один из русских пригласил нас в свою избу, где угощал чаем, русскими пшеничными кренделями из пресного теста и водкой. Нам сделали маленькие подарки с деликатным намеком, чего хотели бы взамен. Насколько это было возможно, я с удовольствием пошел им навстречу. Вначале между нашими хозяевами, русскими и ненцами, царило полное согласие, но уже на следующий день произошел большой спор из-за того, что русские предложили одному из нас прокатиться на стоявших поблизости от русской избы нартах с оленьей упряжкой. Ненцы были очень обижены этим и объявили, насколько это можно было сделать знаками, что они сами с удовольствием возили бы нас, если бы мы пожелали, прерывали спор и тут же показывали свою ловкость, с изумительным искусством и быстротой проезжая между чумами.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.