



ПОЛЯРНАЯ
КЛАССИКА



Ю. Пайер

725 ДНЕЙ ВО ЛЬДАХ
АРКТИКИ

Юлиус Иоганнес Людвикус фон Пайер
725 дней во льдах Арктики.
Австро-венгерская полярная
экспедиция 1871–1874 гг.
Серия «Полярная классика»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69921442

725 дней во льдах Арктики : австро-венгерская полярная экспедиция

1871–1874 гг.:

ISBN 978-5-98797-359-2

Аннотация

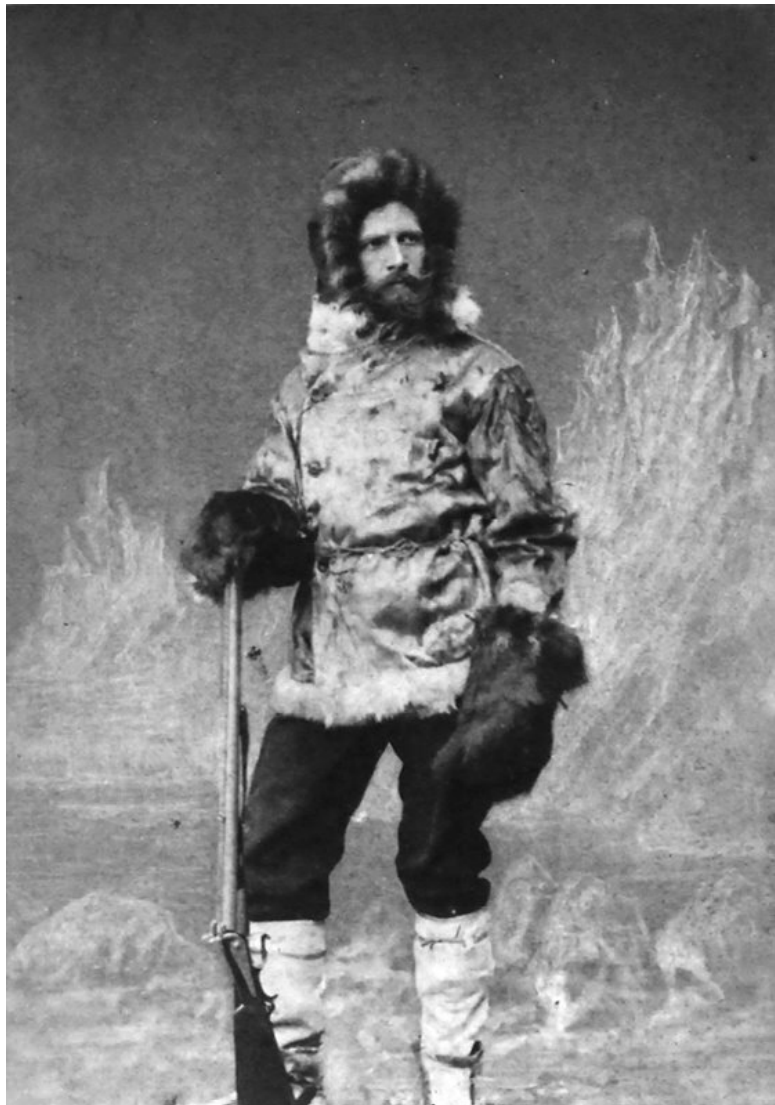
30 августа 1873 г. австро-венгерская экспедиция под руководством К. Вайпрехта и Ю. Пайера на судне «Тегетгоф» во время дрейфа в Северном Ледовитом океане, длившегося 725 дней, увидела неизвестную землю. Так был открыт новый архипелаг, названный участниками экспедиции в честь императора Австро-Венгрии Землей Франца-Иосифа.

К 150-летию открытия Земли Франца-Иосифа издательство «Паулсен» публикует сочинение Ю. Пайера, дополненное статьей почетного полярника Б. А. Кремера (1908-1976) из сборника «Русские арктические экспедиции XVII-XX вв.» (1964), а также выдержками из дневников других участников экспедиции и картами пеших и санных маршрутов по архипелагу.

Содержание

От издателя	7
Б. А. Кремер	10
Плавание на «Тегетгофе»	31
В открытом море	31
Среди плавучих льдов	46
Дрейф в Новоземельском море	62
Начало дрейфа	62
Конец ознакомительного фрагмента.	72

**Юлиус Пайер
725 дней во льдах
Арктики: австро-
венгерская полярная
экспедиция 1871–1874 гг**



A handwritten signature in cursive script, reading "Julius von Payer". The signature is written in black ink on a white background. The letters are fluid and connected, with a long, sweeping tail on the final 'y'.

Юлиус Иоганнес Людовикус фон Пайер

© ООО «Паулсен», 2024

От издателя

Вторая половина XIX века. Северный полюс будет покорен многие десятилетия спустя. Даже область, лежащая к северу и востоку от Новой Земли, практически не исследована. Что там: сплошные льды, открытое море или – вдруг? – какие-то новые земли? Можно ли пройти морем вдоль сибирских берегов из Европы до Берингова пролива? Чтобы найти ответ хотя бы на один из этих вопросов, Австро-Венгрия снарядила экспедицию на парусно-моторном судне «Тегеттгоф». В экспедицию вложены огромные средства, она великолепно подготовлена, укомплектована интернациональным экипажем; запасов топлива и провизии должно хватить на три года. Возглавили ее лейтенант Карл Вайпрехт и поручик Юлиус Пайер. Капитан «Тегеттгофа» – Эллин Карлсен. Экспедиция длилась почти два с половиной года, с апреля 1872 г. по сентябрь 1874 г., из них 725 дней судно дрейфовало во льдах.

«Достопамятен был день 30 августа 1873 года... перед нашими глазами предстала в солнечном сиянии прекрасная альпийская страна! В первое мгновение все замерли, точно прикованные к месту, и не верили глазам. Убедившись в действительности нашего счастья, мы радостно, громко закричали: “Земля, земля, наконец-то земля!”». Землю назвали именем главы Австро-Венгерской империи кайзера Фран-

ца-Иосифа – Kaiser Franz Josefs-Land. Вблизи новооткрытых берегов судно осталось на вторую зимовку.

Юлиус Пайер, в обязанности которого входило руководство сухопутными маршрутами (Карл Вайпрехт командовал морской частью экспедиции), на протяжении всего плаванья вел дневник и делал зарисовки – на судне, на суше во время санных походов по изучению Земли Франца-Иосифа, нередко в экстремальных условиях. Выйдя в отставку сразу же по окончании путешествия, он занялся обработкой его результатов; в итоге в 1876 г. тиражом 60 тыс. экземпляров вышел фундаментальный труд на немецком языке *Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition, in den Jahren 1872–1874*, содержащий три карты и 146 иллюстраций, выполненных самим Пайером. В 1935 г. в сокращенном виде книга была опубликована на русском. В нее вошли далеко не все иллюстрации работы Пайера, украсившие немецкое издание. Мы постарались восполнить этот пробел, поместив в нашу книгу еще ряд гравюр из немецкого издания. Работа в Арктике во многом предопределила последующий жизненный путь Пайера. Покинув службу, он посвятил себя живописи. Его картины на арктические темы получили признание, их покупали музеи и частные собрания, они экспонировались на престижных выставках.

Архипелаг, открытый австро-венгерской экспедицией, в 1914 г. был объявлен российской территорией, однако большая часть географических объектов сохранила назва-

ния, данные им Юлиусом Пайером. Так, граф Вильчек, один из богатейших землевладельцев Австрии, стал главным спонсором экспедиции, пожертвовав огромную сумму. Первый же остров в составе архипелага, на который удалось высадиться участникам экспедиции, был назван именем Вильчека. Все топонимы, упомянутые Пайером, приведены в приложении к книге. Там же дана хронология путешествия на «Тегеттгофе».

Помимо Юлиуса Пайера еще минимум семь участников экспедиции вели дневники. Издать книгу Пайера, снабдив ее отрывками из дневников других участников, в свое время предложил Петр Владимирович Боярский, руководитель Морской арктической комплексной экспедиции и редактор-составитель вышедшей в издательстве «Паулсен» в 2013 г. монографии «Земля Франца-Иосифа» (серия «Острова и архипелаги Российской Арктики»). Именно из этой «энциклопедии» ЗФИ взяты цитаты из дневников лейтенанта Карла Вайпрехта, капитана Эллина Карлсена, мичмана Эдуарда Орела, охотника Иоганна Галлера, машиниста Отто Криша.

Б. А. Кремер

Австро-венгерская арктическая экспедиция 1872–1874 гг.¹

Одной из центральных проблем арктических исследований XIX столетия было достижение Северного полюса. Моряки и полярные исследователи, считавшие, что Арктический бассейн до самого полюса покрыт льдами, предлагали использовать в качестве транспортных средств сани и поставленные на полозья шлюпки. Сторонники теории открытого полярного моря настаивали на использовании кораблей.

Наиболее резко разногласия между сторонниками обоих направлений выразились в полемике между английским полярным исследователем капитаном Шерардом Осборном и немецким географом Августом Петерманом.

Иронизируя по адресу сторонников открытого полярного моря, Ш. Осборн, выступивший 23 января 1865 г. на заседании Королевского географического общества с проектом достижения Северного полюса, говорил: «Отважные старые голландские и английские шкиперы утверждали, что они доходили до 88°, некоторые до 83° и многие до 82° северной широты. Один старый моряк сообщил гидрографу времен

¹ Опубликовано в: Русские арктические экспедиции XVII–XX вв. Л.: Гидрометео- издат, 1964. С. 44–58. Печатается с сокращениями.

блаженной памяти Карла II – капитану Моксону, что он плавал в расстоянии двух градусов по ту сторону полюса. Следует, однако, добавить, что это было сказано в мечтательном Амстердаме за кружкой крепкого голландского пива»².

Возражая Ш. Осборну, А. Петерман в письме к президенту Королевского географического общества Р. Мурчинсону писал: «От крайней точки – $82^{\circ}45'$ северной широты, достигнутой сэром Эдуардом Парри, далеко на север простиралось свободное для плаванья судов море, как рассказывали и старые голландские и английские шкиперы, которые утверждали, что они плавали на север до 88° и за полюс, где находили пригодное для плаванья судов море. Пусть капитан Осборн приписывает эти сообщения голландской мечтательности и крепкому голландскому пиву»³. И далее: «Надлежащее винтовое паровое судно могло бы в должное время года совершить плавание из Темзы к Северному полюсу и обратно, или в какую-нибудь землю по ту сторону полюса, по направлению Берингова пролива, сибирского или американского берега в два или три месяца»⁴.

По инициативе А. Петермана во второй половине XIX в. было снаряжено несколько высокоширотных арктических экспедиций и в том числе австро-венгерская северополярная экспедиция 1872–1874 гг.

² Royal Geogr. Soc. Proceedings, v. g. 1865. P. 45.

³ Petermanns Mitteilungen, Bd. 11, 1865. P. 100.

⁴ Ibid. P. 104.

Непосредственным организатором этой экспедиции был богатый меценат Вильчек и позднее – специальный комитет, в состав которого вошли видные представители Венского гео-графического общества, научных и государственных организаций. Руководителем экспедиции был намечен лейтенант флота К. Вайпрехт, его помощником – поручик Ю. Пайер. Экспедиция должна была направиться через Баренцево море в высокие широты Арктического бассейна для исследования пространства вокруг Северного полюса.

Выбор в качестве исходного района плавания Баренцева моря был не случаен. Германские экспедиции под руководством К. Кольдевея показали, что путь на север вдоль восточных берегов Гренландии встречает неодолимое препятствие в виде мощного арктического течения, несущего огромные массы льда. Между тем трудами Петермана, Миддендорфа и других исследователей было доказано, что Гольфстрим не оканчивается у мыса Нордкап, а достигает по меньшей мере Шпицбергена на севере и Новой Земли на востоке и, по-видимому, оказывает могучее согревающее воздействие на все Баренцево море. Целесообразность использования теплого течения для проникновения в высокие широты Арктического бассейна казалась очевидной.

Экспедиция готовилась очень тщательно и продуманно. Летом 1871 г. Вайпрехт и Пайер на небольшом парусном судне «Исбьёрн» (грузоподъемностью 50 т) предприняли рекогносцировочное плавание в северные районы Баренцева мо-

ря для ознакомления с распределением льдов и условиями навигации.

Плавание прошло успешно. Исследователям сравнительно легко удалось проникнуть в северные районы Баренцева моря до $78^{\circ}51'$ с. ш. и провести наблюдения в водах, не посещавшихся научными экспедициями. Видимо, подтверждалось, что Баренцево море действительно является лучшим, по сравнению с другими, районом для проникновения в высокие широты Арктического бассейна и плавания на восток, к Берингову проливу.

Вместе с тем в заявлениях Вайпрехта и Пайера относительно перспектив предстоящей большой экспедиции начинается чувствоваться значительно большая осторожность и сдержанность. Здесь уже нет места безудержному оптимизму Петермана, считавшего, что паровое судно могло бы совершить путешествие к Северному полюсу за два или три месяца.

7 декабря 1871 г. Вайпрехт выступил с докладом на заседании Венской академии наук. Подробно проанализировав результаты плавания «Исбьёрна», он пришел к выводу о желательности посылки в Баренцево море двух экспедиций: одной – для достижения наивысшей широты, вплоть до Северного полюса, второй – для исследования водных пространств, лежащих к северу и востоку от Новой Земли. Однако, по мнению Вайпрехта, экспедиция для достижения Северного полюса потребовала бы снаряжения двух специаль-

но построенных для этой цели особенно крепких судов, что повлекло бы за собой чрезмерно большие расходы. Поэтому Вайпрехт предложил ограничиться на первых порах снаряжением одной экспедиции, целью которой будет исследование моря к северу от Сибири и достижение Берингова пролива.

Эта экспедиция, утверждал Вайпрехт, может быть осуществлена на одном парусно-моторном судне водоизмещением около 200 т. Желательно также послать небольшой вспомогательный парусник, с помощью которого в течение одного лета будет создан склад угля и продовольствия возможно дальше к востоку. По расчетам Вайпрехта, вся экспедиция должна была продлиться три лета с двумя зимовками во льдах⁵.

В том же духе, но с еще большей осторожностью были определены задачи экспедиции в инструкции, составленной Вайпрехтом, по-видимому, незадолго до выхода в море. «Целью экспедиции, – читаем в этой инструкции, – является исследование неизвестной области к северу от Сибири. При благоприятных ледовых условиях надлежит пройти до Берингова пролива и вернуться через него. Эта идеальная цель экспедиции должна постоянно иметься в виду... Достижение высоких широт должно считаться вопросом второстепенной важности... Исходным пунктом экспедиции назначается се-

⁵ Petermanns Mitteilungen, Bd. 18, 1873. P. 69–74.

верный берег Новой Земли»⁶.

13 апреля 1872 г. в Бременхафене было спущено на воду построенное специально для этой экспедиции судно «Тегетт-гоф», представлявшее собой прочную деревянную парусно-моторную шхуну водоизмещением 200 т с паровым двигателем в 100 л. с.

Через два месяца экспедиция была скомплектована. 13 июня «Тегеттгоф» снялся с якоря в Бременхафене и после 21 дня благополучного плавания ошвартовался в порту Тромсё, где на борт корабля был взят опытный норвежский полярный мореплаватель – капитан Эллин Карлсен, назначенный на должность «ледового начальника» и гарпунера экспедиции. Там же была заделана обнаруженная в трюме течь и пополнены запасы экспедиции.

13 июня 1872 г. «Тегеттгоф» покинул Тромсё и, обогнув Нордкин, взял курс на Новую Землю. На борту корабля находились 24 участника экспедиции, трехгодичный запас продовольствия, восемь ездовых собак, нарты, лодки, научная аппаратура и другое экспедиционное снаряжение.

Необычен был национальный состав экспедиции. На судне можно было услышать языки немецкий, итальянский, венгерский, юго-западных славян, норвежский. Замечательно, что за все время экспедиции ни разу не возникло трений на национальной почве. Все показали себя неутомимыми тружениками, сплоченными в единый дружный коллек-

⁶ Österreichisch-ungarische Arctische Expedition, 1872–1874. Resultate.

тив.

<...>

30 августа 1873 г. ... произошло событие, изменившее весь ход экспедиции. Около полудня внезапно в разрывах тумана на северо-западе стали появляться очертания суровых скалистых гор. Вскоре туман рассеялся и перед глазами изумленных моряков в солнечном сиянии предстала обширная арктическая земля. Так, благодаря счастливому стечению обстоятельств, был открыт крупный архипелаг, получивший название Земля Франца-Иосифа.

Замечательно, что существование этого архипелага вполне определенно было предсказано русским моряком Н. Г. Шиллингом в 1865 г. за восемь лет до ее фактического открытия⁷. Основываясь на изучении течений и дрейфа льдов Северного Ледовитого океана, Н. Г. Шиллинг пришел к выводу, что между Шпицбергом и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена. Это предсказание блестяще подтвердилось открытием обширного архипелага именно в том районе, на который указывал Н. Г. Шиллинг.

В литературе, посвященной истории исследования Арктики, имеются указания на возможное открытие земли в этом районе до австро-венгерской экспедиции 1872–1874 гг.

Н. Витзен в книге *Nord en Oost Tarterye*, вышедшей в

⁷ Шиллинг Н. Г. Соображения о новом пути для открытия в Северном Полярном океане // Морской сборник, 1865, № 5. С. 218.

1692 г. в Амстердаме, сообщает: «Мне рассказали как достоверный факт, что шкипер Корнелий Роуль нашел в долготе Новой Земли и в широте $84,5^{\circ}$ или 85° сильно изрезанную землю, от которой во все стороны на десятки миль виднелось большое море. Когда же он, приплыв на лодке в спокойную бухту, взобрался на высокую гору, то нашел, что можно плыть к северу еще добрые сутки, а то и трое, производя ловлю. Он нашел там очень много птиц, которые были совсем ручные».

По мнению В. Ю. Визе, описываемая земля вполне соответствует ландшафту Земли Франца-Иосифа, и не исключена возможность, что Роуль – его плавание относится приблизительно к 1675 г. – посетил Землю Франца-Иосифа почти за 200 лет до официального открытия этого архипелага австро-венгерской экспедицией. Несоответствие широты, указанной Роулем, действительному положению Земли Франца-Иосифа В. Ю. Визе объясняет возможной ошибкой, связанной с тем, что сведения о плавании Роуля Витзен получил через третье лицо. Возможно также, указывает В. Ю. Визе, что Роуль хотел прихвастнуть и прибавить несколько градусов к действительной широте, что было обычным для китоловов того времени.

Н. Н. Зубов допускает мысль, что капитан Гиллис, плавая в 1707 г. в районе к северо-востоку от Шпицбергена, видел один из островов Земли Франца-Иосифа, и предполагает, что неправильное нанесение на карту этого острова Гил-

лиса послужило основанием для создания легенды о Земле Гиллиса⁸.

По утверждению норвежского полярного исследователя Г. Хорна, норвежские промышленники-зверобои, шкипер Реннбек и гарпунер Айдиерви, прошли летом 1865 г. на шхуне «Шпицберген» около 180 миль к востоку от Шпицбергена, где открыли новую землю, которую они называли Северо-Восточным Шпицбергенем, или Землей Реннбека. По мнению Хорна, это был один из западных островов Земли Франца-Иосифа – Земля Александры или Земля Георга. Свое открытие норвежские моряки сохранили в тайне, что объясняется стремлением оградить себя от конкуренции в эксплуатации промысловых районов. Письменных доказательств открытия норвежцами Земли Франца-Иосифа нет, так как старые вахтенные журналы, хранившиеся в Северной Норвегии, погибли при пожаре⁹.

Наконец, сравнительно недавно в одном из английских журналов появилась статья Ф. Кинга, который сообщает, что средневековый английский монах Николай Лин плавал к берегам Земли Франца-Иосифа еще в 1360 г., где в то время находился мужской монастырь, монахи которого занимались рыболовством¹⁰.

⁸ Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. С. 36; Зубов Н. Н. В центре Арктики. М.; Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. С. 174.

⁹ Horn G. Franz Iosef Land. Oslo, 1930. P. 11–12.

¹⁰ King F. Friar Nicholas de Sinne. Nautical Magazina. Vol. 175, 1956, № 6. P.

У нас нет никаких оснований ни подтверждать, ни отрицать достоверность достижения Земли Франца-Иосифа Роулем, Джиллисом и Реннбеком. Совершенно очевидно, что ни одного из них первооткрывателем Земли Франца-Иосифа считать нельзя, так как никаких доказательств в подтверждение их открытия нет. Однако сообщение Ф. Кинга о плавании к Земле Франца-Иосифа в 1360 г. монаха Николая Лина не имеет под собой никакой почвы.

<...>

Научные наблюдения австро-венгерской экспедиции на «Тегеттгофе» явились значительным вкладом в географию. В течение почти двух лет со дня выхода корабля в плавание (13 июня 1872 г.) из Тромсё и до 20 мая 1874 г., когда было покинуто судно, участники экспедиции проводили систематические инструментальные и визуальные метеорологические наблюдения, большая часть которых приходится на районы, никогда до этого не посещавшиеся человеком.

На всем пути корабля, как во время его свободного плавания, так и во время вынужденного дрейфа во льдах, по широкой программе проводились океанографические наблюдения и измерения. Определялись глубины, направление и скорость течений, температура и соленость воды. Периодически брались пробы грунта, вылавливался бентос и планктон. Большое внимание уделялось наблюдениям за дрейфом льдов и исследованиям физических и механических процес-

сов, происходящих в ледяном покрове.

Во время свободного плавания корабля проводились астрономические определения координат, а во время его дрейфа – и ориентировка корабля по отношению к странам света. В период зимовки корабля у берегов Земли Франца-Иосифа проводились геомагнитные наблюдения, параллельно с которыми регистрировались полярные сияния. На протяжении всей экспедиции выполнялись зоогеографические наблюдения.

Полярные исследователи не ограничивались регистрацией наблюдаемых явлений. Сопоставляя и обобщая полученные данные, они пытались проникнуть в самую сущность явлений, дать им научно обоснованное объяснение. Особенно много в этом отношении сделал главный руководитель экспедиции К. Вайпрехт, бывший не только отличным моряком, но и широко образованным натуралистом, исследователем, опытным и вдумчивым наблюдателем. Обобщая результаты метеорологических наблюдений, К. Вайпрехт дал превосходную характеристику климата северных районов Баренцева моря, не потерявшую научного значения и в наше время, несмотря на девяностолетнюю давность.

Наблюдения над дрейфом льдов привели Вайпрехта к убеждению, что в этой части моря они движутся в основном под влиянием ветра и лишь в незначительной степени – под влиянием течений. Как на странный и непонятный факт Вайпрехт указал на постоянно наблюдавшиеся отклонения

дрейфа льда вправо от направления ветра. Как известно, научное объяснение этому явлению было дано в трудах Нансена, а затем Н. Н. Зубова и других океанографов.

Исследуя процесс таяния и замерзания морского льда, Вайпрехт установил, что в летние месяцы лед стаивает сверху, а в зимние месяцы намерзает снизу, в результате чего происходит обновление старого пакового льда. Вайпрехт ввел понятие предельной толщины морского льда, которой он достигает, когда устанавливается равновесие между стаиванием с верхней поверхности и намерзанием с нижней. Эти выводы также получили дальнейшее развитие в трудах более молодых океанографов и легли в основу современной науки о морских льдах. Столь же несомненный интерес представляют наблюдения Вайпрехта над процессом кристаллизации солей при замерзании морской воды и последующего опреснения льда. С большим мастерством Вайпрехт дал описание разломов и сжатий дрейфующих льдов и образования пака.

Обобщая ледовые наблюдения, Вайпрехт пришел к несколько пессимистическому выводу, что Земля Франца-Иосифа доступна для судов лишь в особо благоприятные в ледовом отношении годы. При этом он совершенно правильно указал, что наиболее благоприятный путь к архипелагу лежит не от Новой Земли, а вдоль 45° в. д., где льды, дрейфующие между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа, к западу разрезаются и их южная кромка отступает к северу.

Изучая проявление земного магнетизма, Вайпрехт отметил, что магнитные возмущения в районе Земли Франца-Иосифа очень сильны, часто повторяются и тесно связаны с полярными сияниями. Вайпрехт высказал чисто интуитивное и весьма осторожное предположение о связи магнитных явлений и полярных сияний с погодой. Эта проблема остается нерешенной и в настоящее время. Однако ее актуальность сейчас, по-видимому, не оставляет сомнений.

За время трех походов по Земле Франца-Иосифа Пайер и его спутники прошли с маршрутной топографической съемкой свыше 850 км и положили на карту около 30 островов. Как отметил сам Пайер, его топографическая съемка не отличалась точностью, в особенности к северу от $81^{\circ}10'$ с. ш. Действительно, контуры островов и их положение на карте Пайера сильно искажены. Значительно преувеличенными оказались высоты гор, определявшиеся с помощью анероидов или методом засечек. К северу от о. Рудольфа на карте Пайера нанесена Земля Петермана и к западо-северо-западу – Земля Короля Оскара, которых в действительности не существует.

Английский исследователь Земли Франца-Иосифа Ф. Джексон, с большим успехом изучавший этот архипелаг в 1894–1897 гг., и знаменитый полярный путешественник Ф. Нансен, пересекший Землю Франца-Иосифа с северо-востока на юго-запад в 1895–1896 гг., указали на большую неточность карты Земли Франца-Иосифа, составленной ав-

стро-венгерской экспедицией¹¹.

Впоследствии критические замечания Ф. Джексона и Ф. Нансена повторялись и нередко необоснованно преувеличивались многими авторами. «Земля Франца-Иосифа, – указывает К. Гассерт, – не состоит из двух больших масс, как полагал Пайер, а из значительного числа больших и малых островов»¹². В. Ю. Визе также замечает: «Как это ни странно, Пайер, путешествуя по Земле Франца-Иосифа, не заметил, что она состоит из множества островов. Их всего около 75, не считая самых маленьких. Пайеру же казалось, что Земля Франца-Иосифа – это два больших массива суши, разделенные проливом, которому он дал название Австрийского»¹³.

«Составленная Ю. Пайером первая карта Земли Франца-Иосифа, – пишет Д. М. Пинхенсон, – оказалась неверной. Многочисленные проливы архипелага, состоящего более чем из сотни больших и малых островов, в это время года были под снежным покровом и скованы льдом, и Земля Франца-Иосифа представилась Пайеру состоящей лишь из двух больших островов»¹⁴.

¹¹ Jackson F. A thousand days in the Arctic. Ld – N. Y., 1899; Нансен Ф. «Фрам» в Полярном море. М.: Географгиз, 1965.

¹² Гассерт К. Исследование полярных стран. Пер. с нем. Одесса, 1912. С. 115.

¹³ Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. М.; Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. С. 122.

¹⁴ Пинхенсон Д. М. Проблемы Северного морского пути в эпоху капитализма // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. I. Л.: Морской транспорт, 1962. С. 117.

В действительности основной причиной неточности съемочных работ Пайера на Земле Франца-Иосифа, несомненно, является большая сложность топографии этого архипелага и тяжелые условия работы, когда само передвижение пешего отряда нередко было на пределе физических возможностей. Все последующие за Пайером наземные съемки этого архипелага отнюдь не могут претендовать на точность. Чтобы убедиться в этом, достаточно сравнить конфигурацию и площадь отдельных островов архипелага на картах Ли Смита (1880), Джексона (1899) и других, вплоть до карты Арктического института (1932), с современной картой, изданной в 1956 г. Главным управлением геодезии и картографии на основе аэрофотосъемки Земли Франца-Иосифа.

Показательно, что еще в 1930-х и 1940-х годах после того, как на Земле Франца-Иосифа работали десятки научных экспедиций, общая площадь суши архипелага оценивалась различными авторами от 19 до 54 тыс. км², а количество островов – от 70 до 128¹⁵.

Не вполне ясно, как представлял себе Пайер Земли Вильчека и Зичи, названные им большими комплексами, образующими главные массивы на востоке и на западе и изрезанными многочисленными фьордами. Можно предполагать, что, положив на карту острова, лежавшие по маршруту его похо-

¹⁵ Кремер Б. А. Общая площадь и число островов Земли Франца-Иосифа // Проблемы Арктики и Антарктики. Вып. 2. Л.: Морской транспорт, 1960. С. 105–106.

дов, Пайер оставил без уточнения то, что лежало в стороне от маршрута и получило название Земель Вильчека и Зичи.

Во всяком случае, у нас нет никаких оснований утверждать и даже предполагать, что он представлял себе Землю Франца-Иосифа в виде одного двойного острова, состоящего из Земли Вильчека и Земли Зичи, разделенных Австрийским проливом. Такое утверждение противоречит карте Пайера, на которой явно вырисовывается архипелаг, а никак не двойной остров. Оно противоречит также и описанию Пайером его маршрутов, в котором упоминаются многочисленные большие и малые острова.

Любопытно, что у современников Вайпрехта и Пайера, которые были знакомы с Землей Франца-Иосифа только по их сообщениям и по карте Пайера, представление об этой земле как архипелаге, состоящем из многих островов, не вызывало никаких сомнений. Так, в статье, посвященной докладу известного полярного деятеля М. К. Сидорова, корреспондент Петербургской газеты «Голос» писал: «На представленной при этом Сидоровым карте открытий австрийской экспедиции нанесено пять больших и четырнадцать малых островов (в действительности их всего около 30 – Б. К.) ... По обеим сторонам этого вновь открытого, но все еще таинственного архипелага лежат столь же грандиозные и величавые пустыни, продолжение которых на запад и на восток еще не известно»¹⁶.

¹⁶ «Голос», 1874, № 274, Петербургская хроника.

Столь же неосновательны и предположения, что Пайер спутал замерзшие и покрытые снегом проливы Земли Франца-Иосифа с низкими заснеженными долинами. Всякий, кому приходилось бывать на Земле Франца-Иосифа, согласится, что такую ошибку вряд ли мог совершить даже молодой полярник, впервые попавший в Арктику, тем более такой опытный полярный исследователь, каким был Ю. Пайер. Удивительно, что это предположение было высказано В. Ю. Визе, который сам являлся выдающимся полярным исследователем и зимовал на Земле Франца-Иосифа.

Суммируя изложенное, следует сказать, что маршрутная съемка, выполненная Пайером на Земле Франца-Иосифа, хотя и не отличалась высокой точностью, дала первое, в общих чертах правильное представление об этом архипелаге и положила начало его картированию, законченному уже в наше время.

Глубоко прав был проф. Коуплэнд, который, основываясь на детальном изучении картографических материалов Вайпрехта и Пайера, писал: «Я не могу выразить моего восхищения мастерством и энергией этих выдающихся исследователей. Вайпрехту география обязана совершенством, с которым он определил основные точки карты, и точностью определения своего астрономического пункта. Смелости, мастерству и неукротимой энергии Пайера, протянувшего топографическую съемку на огромное расстояние от корабля, мы обязаны первой картой Земли Франца-Иосифа, в кото-

рой, несмотря на отдельные несовершенства, пройденные им районы положены так, что любой последующий по этому пути исследователь будет в состоянии исправить только немногие, неизбежные при первом исследовании промахи»¹⁷.

Заслуги Пайера не ограничиваются топографическими работами на Земле Франца-Иосифа. Основываясь на своих наблюдениях, он дал первое физико-географическое описание открытого архипелага – характера его рельефа, оледенения, геологического строения, животного и растительного мира.

Сделанное Пайером сопоставление оледенения Земли Франца-Иосифа с оледенением Антарктиды стало классическим и было безоговорочно принято многими исследователями, работавшими на Земле Франца-Иосифа, в том числе Т. Н. Спижарским¹⁸ и П. А. Шуйским¹⁹. Любопытно, что такое же сопоставление, по-видимому, независимо от Пайера, было выдвинуто гляциологом Г. А. Авсюком, посетившим в 1954 г. Землю Франца-Иосифа. «Земля Франца-Иосифа, – пишет Г. А. Авсюк, – покрыта ледниками почти на 90 %. Оледенение архипелага, как мне представляется, более дру-

¹⁷ Copeland R. On revised map of Kaiser Franz-Josef Land based on oberlicutenant Payer's original survey. // *Geogr. Journ.* Vol. 10, Ld., 1897, VIII. P. 191.

¹⁸ Спижарский Т. Н. Оледенение Земли Франца-Иосифа // *Тр. Аркт. науч. – исслед. ин-та.* Т. 41, 1936. С. 6.

¹⁹ Шумский П. А. Современное оледенение Советской Арктики // *Вопросы географии.* Вып. 4. Изд. АН СССР, 1947. С. 22–23.

гих напоминает антарктическое»²⁰.

Наблюдения над открытой водой к северу от о. Рудольфа, которую путешественники вначале приняли за свободное от льдов Полярное море, в конце концов привели Пайера к совершенно правильному представлению о ледовитости Арктического бассейна. «Факты, наблюденные с мыса Флигели – писал он, – одинаково противоречат как теории свободного от льда Полярного моря, так и взгляду, что это море должно быть сплошь забито льдом»²¹.

Русские географы и моряки с большим сочувствием и интересом относились к австро-венгерской экспедиции. На страницах «Известий Русского географического общества» и «Морского сборника» регулярно публиковались материалы, относящиеся к экспедиции. Позднее, когда в течение долгого времени не было никаких известий об экспедиции и ее судьба начала вызывать беспокойство, русскими властями было дано распоряжение всем поморам по мере возможности разыскивать экспедицию и, в случае нахождения, оказывать ей посильную помощь. По свидетельству Пайера, такой приказ висел и на стене капитанской каюты шхуны «Николай», которая взяла на борт участников экспедиции.

Русские географы и мореплаватели высоко оценили до-

²⁰ Авсюк Г. А. Поездка на Землю Франца-Иосифа // Изв. АН СССР. Сер. геогр., 1955, № 3. С. 34.

²¹ Пайер Ю. 725 дней во льдах Арктики. Пер. с нем. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1935. С. 219.

стижения австро-венгерской экспедиции.

2 (14) октября 1874 г. на общем собрании Русского географического общества, проходившем в присутствии Ф. П. Литке под председательством П. П. Семенова-Тян-Шанского, секретарь Общества В. В. Вильсон, коснувшись в своей речи успехов экспедиции, сказал: «Независимо от земельных открытий, ими сделанных и еще более расширяющих наши знания о неведомой области Земли, они собрали драгоценнейший научный материал: двухлетние метеорологические наблюдения в таких высоких широтах, магнитные наблюдения, наблюдения над течениями, измерения глубин, исследования геологические и другие представляют такую цену для физики земного шара, что они одни и без земельных открытий могли бы составить прочную славу мужественных и самоотверженных исследователей»²².

Научные результаты экспедиции были опубликованы в специальном выпуске трудов Венской академии наук²³, в статьях Вайпрехта и Пайера²⁴ и многих других публикациях.

Большой интерес представляют книги Вайпрехта²⁵ и Ю. Пайера²⁶, где дано общее описание экспедиции. Сокращен-

²² Изв. РГО. Т. X, № 8, 1874. Действия общества. С. 371.

²³ Österreichisch-ungarische Arctische Expedition, 1872–1874. Resultate. Wien, 1878 (Akademie, der Wissenschaften, Wien Mathematisch – Naturwissenschaftliche classe, Denkschriften. Bd. 35).

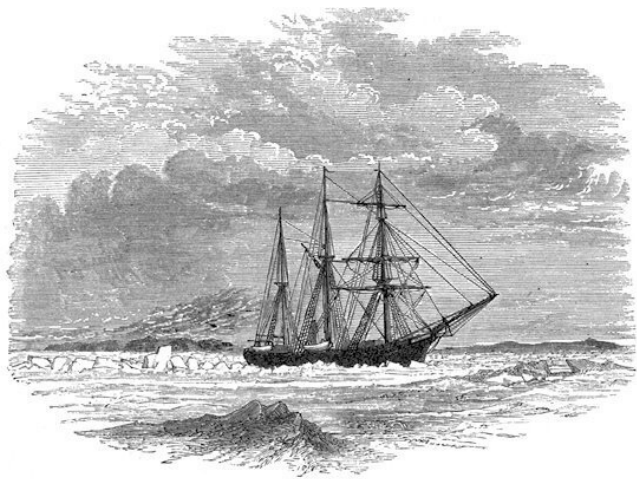
²⁴ J. Petermanns Mitteilungen. Bd. 20, 1874; Bd. 21, 1875; Bd. 24, 1878.

²⁵ Die Metamorphosen des Polareises. Wien. 1879.

²⁶ Die Österreichisch – ungarische Nordpol – Expedition in den Jahren 1872–1874.

ный перевод книги Ю. Пайера под названием «725 дней во льдах Арктики» вышел в 1935 г. в издательстве Главсевморпути, а книга Вайпрехта совсем не переведена на русский язык.

Плавание на «Тегетгофе»



В открытом море

Труден путь к твердыням полярного мира. Путешественник, вступающий на него, должен напрягать все свои умственные и физические силы, чтобы добыть хотя бы скудные сведения из этой таинственной страны. Необходимо вооружиться неограниченным терпением, не боясь неизбежных разочарований и неудач, и продолжать преследовать свою цель даже тогда, когда она сама становится игрушкой случая.

Цель эта должна состоять не в удовлетворении честолюбия, а в расширении знаний. Годы проводит полярный путешественник в тяжелом изгнании, вдали от своих друзей, среди лишений, окруженный опасностями и угнетаемый одиночеством.

Однажды в 1868 году, во время съемки Ортлеровских Альп, в мою палатку, разбитую в горах, попал газетный листок с сообщением о германской экспедиции Кольдевея. Вечером я прочел у костра пастухам и охотникам, сопровождавшим меня, лекцию о Северном полюсе. Удивительным казалось мне, как это могут существовать люди, обладающие какой-то особой способностью переносить кошмары холода и тьмы. Тогда я и не подозревал, что уже в следующем году я сам буду участвовать в полярной экспедиции. Не больше оснований могло быть также у Галлера, одного из моих тогдашних охотников, к предположению, что он будет меня сопровождать во время моего третьего путешествия. То же можно сказать и о тех двадцати трех участниках экспедиции, которые рано утром в июне 1872 года поднялись в Бремен-хафене²⁷ на палубу корабля с тем, чтобы окончательно связать с ним свою судьбу. Все эти люди дали общую подписку в том, что они отказываются от помощи со стороны спасательных экспедиций даже в случае невозможности возвращения собственными силами. Широкой целью нашего путешествия было открытие Северо-Восточного прохода, а бли-

²⁷ Порт в Германии на Немецком (Северном – ред.) море. – Примеч. пер.

жайшей задачей – исследование частей моря или земель, расположенных к северо-востоку от Новой Земли²⁸.

Стоял ясный день. Никакой авгур не смог бы усилить оживлявшие нас радостные надежды. Друзья из Австрии и Германии пришли попрощаться с нами. Тих и скромен был наш отъезд; таким всегда должно быть еще невыполненное обещание. В 6 ч утра «Тегеттгоф»²⁹ прошел шлюзы, затем спустился по реке Везер на буксире городского парохода. Плывая по реке, мы испытывали глубокое удовлетворение людей, приступивших, наконец, к выполнению годами готовившегося плана. Перед нами проходили те же поляны, деревья и луга, которые так восхищали нас однажды при возвращении из Гренландии. Но мы смотрели спокойно на то, как все меньше и меньше становилась земля позади нас.

Вечером германское побережье исчезло из наших глаз. И тут мы, наконец, задумались над тем, какой окажется наша новая жизнь в тесных судовых помещениях. Каждый из нас хотел работать в возможно большем согласии. Однако уже сейчас мы убедились в том, что часто наше путешествие

²⁸ Речь идет о Земле Гиллиса, якобы обнаруженной английским капитаном Гиллисом (Джиллисом) в 1707 г. к северо-востоку от Шпицбергена и нанесенной им на карту – несмотря на то что высадиться на берег мореплавателям не удалось. Дальнейшие поиски этого острова предпринимали многие экспедиции, и лишь в 1950-х годах было доказано, что Земли Гиллиса не существует. – Примеч. ред.

²⁹ Название судна дано по имени Вильгельма Тегеттгофа, австрийского адмирала, организатора морских сил Австрии и победителя итальянского флота в сражении при Лиссе (совр. о. Вис – ред.) в 1866 г. – Примеч. пер.

будет зависеть от непредвиденных случаев и обстоятельств, кажущихся на первый взгляд незначительными. Находясь в районе мелководного гельголандского фарватера, мы оказались без паров при полном штиле. Что стало бы с экспедицией, если бы мы не заметили своевременно, что под килем осталось всего несколько футов воды!



Граф Ганс Вильчек, поручик Юлиус Пайер (слева), лейтенант Карл Вайпрехт

Корабль наш имел 220 тонн водоизмещения. Он был снаряжен на 2,5–3 года и имел около 30 тонн лишнего груза на борту, благодаря чему сильно ощущался недостаток в помещении. Однако каюта, занятая Вайпрехтом, Брошем, Орелом, Кепесом, Кришем и мной, была гораздо удобнее той, в которой мы в количестве восьми человек находились в гренландской экспедиции. Чрезмерной была загрузка парохода углем (130 тонн); этого запаса должно было хватить не только для наших ежедневных нужд, но и для того, чтобы поддерживать пар в течение полных 50–60 суток стоянки во льду.

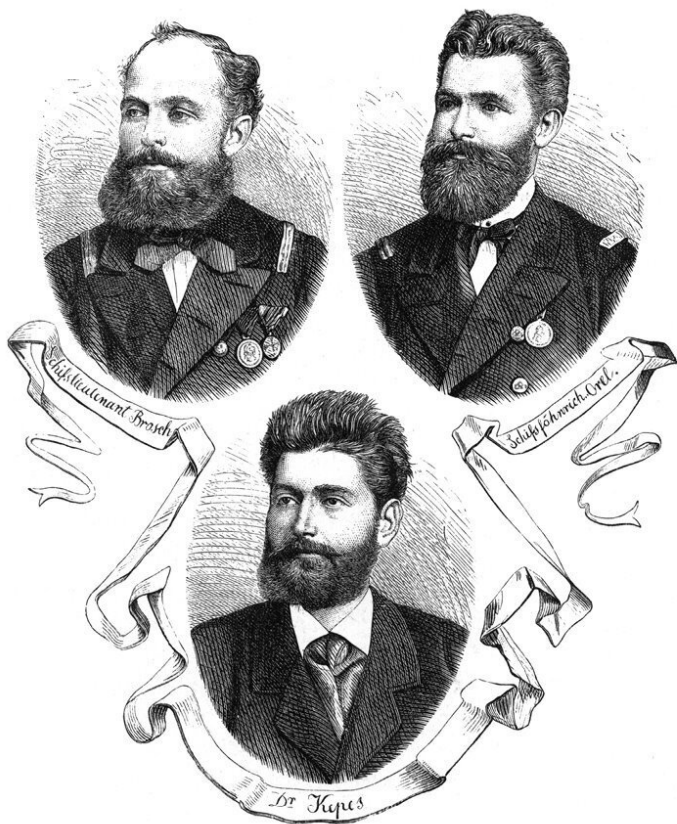
Судно и машина (100 лошадиных сил) показали себя с превосходной стороны как в пробной поездке 8 июня, так и во время всего дальнейшего путешествия. Ветры в Немецком море мало благоприятствовали нам, и поэтому понадобилось много времени для достижения норвежского побережья.

В моем дневнике этот переход описан следующим образом: «Преследуемый легким южным ветром, прокладывает “Тегеттгоф” свой одинокий путь через бесконечное море. Над нами синее северное небо, воздух солнечный и мягкий. Вдали виднеются скопища бесчисленных рифов, опоясывающих скалистые берега Норвегии. Изредка прилетит чайка или сядет на верхушку мачты какая-нибудь другая птица,

улавливая от далекого пути. Иногда мимо судна проплывет со страшной быстротой акула. Изредка на горизонте покажется парус. И это все... и никакой другой жизни, никакого события.

Каждый чувствует, не высказывая этого, что он вступает в серьезный период своей жизни. Сегодня еще мы можем надеяться на осуществление своих желаний, потому что никому из нас не известно будущее. Одно чувство оживляет всех, сознание, что в борьбе за научные цели мы служим чести нашей родины и что за каждым нашим шагом там, далеко, будут следить с живейшим участием. На “Тегеттгофе” можно услышать все языки нашей родины: немецкий, итальянский, славянский и венгерский. Судовой язык у нас итальянский³⁰.

³⁰ Австро-Венгрия довоенного периода называлась «лоскутной империей». Необычайная смесь различных национальностей в составе населения страны была характерной особенностью этого государства. Пайер, говоря о «чести своей родины», не может забыть ее своеобразного национального состава, отраженного в многоязычии команды корабля. — Примеч. пер.



*Лейтенант Густав Брош (слева), мичман Эдуард Орел,
доктор Юлиус Керес*

Веселье царит среди команды. Легкий ветерок несет по

направлению к морю, над которым горит полуночное солнце, веселые, радостные песни, распеваемые по вечерам итальянцами; однообразный ритм пения далматинцев будит воспоминания о их солнечной родине, которую они скоро променяют на страну, настолько на нее не похожую, что она не рисуется даже их фантазией.

Какое мирное начало многолетнего путешествия в Северном ледовитом море! Через несколько недель заскрипит лед, отираясь о ребра “Теgettгофа”, и кристальные айсберги окружают его. С трудом корабль будет прокладывать себе дорогу через ледовую пустыню. Временами он будет тесно зажат льдом, иногда сможет свободно передвигаться в прибрежной воде, временами же окажется окруженным злоеющим “ледяным небом”³¹».

Экипаж «Теgettгофа» состоял из 24 человек: руководители экспедиции – лейтенант Карл Вайпрехт и поручик Юлиус Пайер; лейтенант Густав Брош, мичман Эдуард Орел, врач Юлиус Кепес, машинист Отто Криш; боцман Пьетро Лузина; матросы Антонио Занинович, Антонио Катаринич, Антонио Скарпа, Антонио Лукинович, Джузеппе Латкович, Пьетро Фаллезих, Джиорджио Стиглих, Винценцо Пальмих, Лоренцо Марола, Франческо Леттис, Джиакопо Суссих; плотник Антонио Вечерина, повар Иоганн Ораш, кочегар Иосиф По-

³¹ «Ледяным небом» называется отражение больших ледовых пространств на небе. Это отражение в виде молочно-белой светлой полосы над горизонтом бывает видно на далекое расстояние и служит вернейшим признаком наличия льда в этой части моря. – Примеч. пер.

спишилл, охотники Иоганн Галлер и Александр Клотц (собачники); капитан Эллин Карлсен – ледовый начальник и гарпунер.







Капитан Эллин Карлсен, охотники Иоганн Галлер (слева) и Александр Клотц

На судне было восемь собак, из них две из Лапландии, остальные из Вены.

Бурная погода задержала нас на некоторое время у Лофотенов, так что только 3 июля мы прибыли в Тромсё. Дальнейшее наше путешествие задержалось на неделю из-за некоторых необходимых дополнений в снаряжении судна.

В корабле начиная с Бременхафена показалась течь.

В Тромсё корабль был исследован водолазами, разгружен, починен и снова загружен. Мы пополнили наши угольные запасы, на борт приняли норвежскую промысловую лодку и гарпунера, капитана Эллина Карлсена.

6 июля мы получили последние вести из Австрии, письма и газеты. Получен был также изданный русским правительством указ, изготовленный в двух экземплярах для Вайпрехта и меня на случай нашего разделения. Этот документ должен был сыграть большую роль в случае потери нами судна и возвращения через Сибирь. Такой исход нашего путешествия был вполне вероятен, если учесть огромную протяженность труднейшего Северо-Восточного прохода.

Пока лейтенант Вайпрехт заделывал течь, некоторые из нас поднялись на скалистую вершину, возвышающуюся над лабиринтом фьордов Тромсё. Это восхождение было совершено с целью сравнения наших anerоидов с ртутным барометром.

метром. Лапландец Дилкоа был нашим проводником.

Как ни необходимо было нам получить сведения о состоянии льдов в этом году, однако в данное время мы не могли их добыть, так как еще ни один из китобоев не вернулся с мест ловли на севере.

В воскресенье утром 14 июля мы покинули эту тихую маленькую столицу Севера. Пассажиры гамбургского почтового парохода, заходившего как раз в это время в гавань, приветствовали нас долгими криками. Мы двинулись под парами по узким каналам мимо скал Санде и Рисе по направлению к открытому морю. За лоцмана служил нам капитан Карлсен. При выходе из шхер нашел туман и закрыл собой грандиозную скалу Фугле. Здесь мы погасили огонь в машине и подняли паруса.

Началось последнее короткое морское путешествие, которое суждено было совершить «Тегеттгофу». 15 июля мы шли под парусами мимо берегов Норвегии на север. 16 июля показался в далекой синеве Нордкап.

Среди плавучих льдов

Уже несколько недель подряд неблагоприятные ветры тормозили наш путь. Волнение не прекращалось. 23 июля, благодаря вдруг наступившему падению температуры и туманной, дождливой погоде, мы поняли, что близок лед, ожидавшийся много дальше к северу. Действительно, 25-го вечером на $74^{\circ}15'$ с. ш. при $0,2^{\circ}\text{R}^{32}$ в воздухе и 1° в воде мы впервые увидели его. Лед был благоприятно расположен, так как северные ветры последних дней разбили его на отдельные полосы. Кромка его представляла собой, таким образом, полнейшую противоположность той сплошной ледяной стене, которую мы встретили в 1869 году у Гренландии и в 1871 году к востоку от Шпицбергена.

Озадаченные южным положением льда, мы утешали себя тем, что имеем дело не с плотными массами льдов, а со скоплением льдин, которые, возможно, попали сюда из Карского моря через Маточкин Шар. Однако очень скоро мы убедились, что находимся в настоящем Ледовитом море. Было ясно, что условия плавания в 1872 году изменились по срав-

³² Здесь и далее в книге значения температуры приведены по шкале Реомюра. Один градус Реомюра равен $\frac{1}{80}$ части температурного интервала между точками таяния льда (0°R) и кипения воды (80°R), т. е. $1^{\circ}\text{R} = 1,25^{\circ}\text{C}$. Шкала предложена в 1730 г. французским ученым Рене Антуаном Реомюром (1683–1757); в настоящее время практически не используется. – Примеч. ред.

нению с предыдущим годом в самую неблагоприятную сторону. Уже накануне лейтенант Вайпрехт велел закрепить на грот-мачте бочку. Теперь она стала непрерывным местопребыванием вахтенных офицеров.

26 июля, в то время как мы продолжали наш северо-восточный курс, лед стал плотнее, оставаясь пока еще проходимым. Нигде не было видно тех сплошных полей льда, которые нас встретили у гренландского восточного побережья и огромная опасность которых для мореплавателя была отмечена еще Литке.

Температура воздуха и воды резко упала. В течение следующих двух недель она держалась почти постоянно ниже точки замерзания, одинаково днем и ночью.

Новоземельское (Баренцево – ред.) море характерно непостоянством погоды, свойственным в наших широтах апрелю. Снежные бури непрерывно чередовались с великолепными ясными днями. Термометр с зачерненным шариком показал 3 августа $+36^{\circ}$ при $+3^{\circ}$ воздуха в тени, что указывало на интенсивность прямой солнечной радиации. В такие дни необозримые площади льда блестели ослепительным светом.

Начавшаяся охота дала нам кайр и тюленей для камбуза. К их черному мясу даже наши далматинцы привыкли чрезвычайно быстро.

Постепенно лед становился плотнее. 29 июля ($74^{\circ}44'$ с. ш., $52^{\circ}8'$ в. д.) мы могли продолжать путь, только работая машиной. Уже нельзя было избежать тяжелых ударов, во мно-

гих случаях судно могло продвигаться, только тараня лед с разбега. Этим способом нам удалось пробиться в большую полынью ночью с 29 на 30 июля (воздух 3,5°), когда лед стал перед нами совершенно сомкнутым барьером.

Без препятствий, будто по озеру, двинулись мы по блестящей поверхности воды. Берега этого «озера», однако, состояли не из цветущих рощ, а из подвижных бледных ледяных образований, которые приняли фантастические очертания, закутавшись в нахлынувший туман и растворившись в нем. Наше непосредственное окружение потеряло благодаря этому и формы и краски, только слабые тени вырисовывались в тумане. Казалось, что впереди – пустота. Еще несколько часов тому назад мы видели, как горело полуденное солнце, отражаясь от гористой пустыни Новой Земли, длинная береговая линия которой в результате рефракции высоко приподнялась над ледовым горизонтом. Синее небо, недавно еще такое нежное и покрытое сияющими в солнечном свете высокими облаками, стало серым и печальным. Такие неожиданные перемены в природе нигде так сильно не действуют на настроение, как здесь, в Ледовитом море, где все красоты исходят от солнца.

Вот уже несколько дней, как мы вступили в мир, большинству из нас чуждый. Часто нас окружают густые туманы, и только изредка удастся увидеть далекую землю, покрытую снегом и окаймленную негостеприимными голыми скалами. При сером небе, ночью, трудно представить себе что-нибудь

печальнее хруста умирающего льда. Медленно и гордо, будто на параде, тянется вечная очередь белых гробов-айсбергов к своей могиле, к южному солнцу. Несмолкаемый шелест замирающей мертвой зыби превращается на секунду в прибой в пещерах отдельных льдин. Со свисающих краев высоких торосов монотонно журча, стекает талая вода. Иногда будто в огонь, с шипением, падает в море снежный ком и исчезает в воде. Роскошные водопады талой воды, подобные матовым занавесам, с шумом сбегают с ледяных гор, трескающихся и распадающихся под потоком солнечных лучей. Море вскипает на месте падения гигантов, а морские птицы, лениво отдохавшие на темени их, испуганно поднимаются и кричат, но вскоре снова слетаются стаями на вершине другого ледяного колосса.

Когда мы на лодке пересекаем неподвижное зеркало полыни, мы всегда должны быть начеку. Случается, что рядом с нами вынырнет, наподобие черной блестящей горы, огромный кит. Корабль, проникающий в эту таинственную пустыню, странным обликом своим напоминает образ «Летучего голландца»³³. Густой столб дыма, идущий из трубы, держится мощным черным слоем целыми часами надо льдом, пока постепенно не расплывется. Когда солнце в полночь опускается почти до горизонта, замирает вся жизнь, а айсберги, скалы и ледники становятся розовыми от лучей, так что мы

³³ Легенда о «Летучем голландце» – летающем по воздуху корабле, населенном духами, была в старину очень распространена среди моряков. – Примеч. пер.

не чувствуем пустыни, которую они так радостно оживляют.

Солнце достигло своей низшей точки. Оно начинает подниматься, и постепенно его яркий блеск превращается снова в ослепительное сияние. Только звери и птицы пока отдыхают. Медведь еще нежится некоторое время, лежа за какой-нибудь ледяной стеной, стаи чаек и чистиков спокойно сидят на краю льдины. Они как бы ушли в себя со спрятанной под крылом головой. Кругом ни единого звука! Из воды выныривает умная голова тюленя. Может быть, это его преобразили давно забытые морские сказания в водяную деву? Быстро пролетают стаи кайр, коротко ударяя крыльями над плавучими островками льда. Приближение судна вызывает кругом неожиданное оживление и движение; со скалы срывается разбуженное семейство люриков – птичек величиной не больше воробья – и с писком качается на волнах.

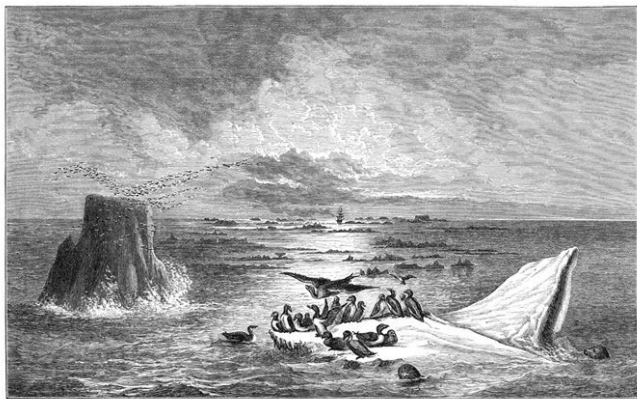
Вечно переменчивое море! Сейчас твоя поверхность чиста. Когда-то, в течение столетий, по твоей глади бродили целые флотилии китобойных кораблей. Теперь ты покинуто, лишь изредка навестит тебя одинокий парусник, вышедший на промысел в погоне за прибылью; еще реже заглянет сюда судно, идущее в море с научными целями.

Мы пересекли полыню, впереди оказался опять сплошной барьер льда. Когда мы врезались в него, лед кругом нас сжался, и мы оказались в ловушке! Судно закрепили за одну из льдин. Выпустили пар, который со свистом прорывался в туманный воздух. Лед тем временем, смыкаясь все сильнее,

постепенно заделал все ячейки в сетке из водяных каналов и вскоре стал таким плотным, что мы с помощью доски могли по нему путешествовать в любом направлении.

30 июля «Тегетгоф» оставался в том же положении. Не было заметно никакого течения, ни движения плотно сдвинутых льдин. Был штиль и туман. Напрасно пытались мы в течение следующего дня проломить льдину, лежащую перед носом корабля. 1 августа ($74^{\circ}39'$ с. ш., 59° в. д.) все еще стоял штиль; в состоянии льда не было никаких перемен. 2 августа команда решила попытаться стащить судно с помощью тросов и ледяных якорей, но это ни к чему не привело из-за небольших размеров соседних льдин. Вечером поднялся свежий бриз, который, казалось, должен был освободить нас. Однако, пройдя несколько кабельтовых³⁴, мы снова встретили большую льдину, перегородившую нам путь. Одновременно стих и ветер. Наконец, когда лед немного разрыхлел, была заведена машина, и в следующую ночь мы, идя под парами, проломили широкий ледяной барьер, отделявший нас от береговой воды Новой Земли. 3 августа утром мы проникли в береговые воды шириной до 20 миль. Мы находились к северу от Маточкина Шара и направились дальше на север в виду гористого берега. Таким образом, мы прошли ледяной пояс в 105 миль шириной. Земля была похожа на Шпицберген. С интересом осматривали мы ее живописные ледники и горы, которые достигают от 2 до 3 тысяч футов высоты.

³⁴ Морская мера длины: 1 кабельтов = 185,2 м. – Примеч. ред.



Жизнь в Ледовитом океане

Далеко вокруг не было ни одной льдинки, стояла сильная мертвая зыбь, воздух был необычайно теплый ($+4^{\circ}$). Только вечером пошел дождь. 4 августа спустился туман и началась пурга, заставившая нас крейсировать в районе к западу от полуострова Адмиралтейства. В ночь с 6 на 7 августа был большой снегопад. Палуба совершенно побелела. На севере и на западе показался густой лед, а так как температура воздуха даже при юго-западных ветрах была постоянно ниже нуля, то стало ясно, что лед растянулся и в этом направлении.

7 августа вечером мы подошли с западной стороны полуострова Адмиралтейства к белому барьеру. Вокруг был лед. Лишь далеко на севере, по ту сторону широкого ледяного пояса, рефракция показывала наличие чистой воды и колеблющиеся в мареве очертания Черного Носа³⁵. 8 августа, после полудня, лед вокруг нас ($75^{\circ}22'$ с. ш.) стал настолько плотным, что мы снова были вынуждены обратиться к силе пара. Но к вечеру поднялся противный ветер, и «Тегеттгоф» не смог даже с помощью пара пробиться сквозь широкую полосу сплошного льда. Поэтому мы остановились с застопоренной машиной в ожидании того, что лед разойдется. Около самого берега нами была опять замечена чистая вода и на ней шхуна. Каждый из нас заторопился с писанием писем к своим на родину. Однако шхуна ушла вглубь бухты Гвоздарёва. В 10 ч 30 мин вечера ветер стих, лед немного разошелся, и мы смогли продолжать путь под парами в северо-восточном направлении. Мы шли против солнца. Чистая гладь отдаленных каналов горела чудесным карминовым цветом. Разделяющие эти каналы ледяные гряды имели вид темно-лиловых полос, и только ближайшее окружение казалось бледным и холодным. С трудом пробивался «Тегеттгоф» сквозь плотные массы льда и в полночь достиг открытой воды.

9 августа мы шли под парусом прибрежной водой, совершенно свободной ото льда. Только отдельные айсберги от 30

³⁵ Скорее всего, Ю. Пайер имеет в виду мыс Черный, расположенный на широте $75^{\circ}28'$. – Примеч. ред.

до 40 футов вышиной встречались на нашем пути.

Земля, от которой мы до сих пор были удалены на 8–12 морских миль, резко снизилась с 3000–2000 до 1500–1000 футов и потеряла при этом свой живописный характер. В полдень 12 августа мы вынуждены были из-за густого тумана заякориться за льдину. Размеры льдины позволили нам начать обучение собак бегу в упряжи.

Вблизи Панкратьевых островов вдруг совершенно неожиданно на горизонте появилось судно, которое старалось привлечь наше внимание выстрелами и подъемом флага. Как велики были наши удивление и радость, когда мы увидели австро-венгерский флаг на мачте «Исбьёрна» и смогли приветствовать на палубе «Тебеттгофа» полчаса спустя графа Вильчека, коммодора Штернека, доктора Гефера и господина Бургера. Они пришли на «Исбьёрне» (нашем экспедиционном судне плавания предыдущего года) от берегов Шпицбергена и уже в течение двух дней держались в виду нас.

То, что им удалось на простом паруснике, к тому же очень недостаточно снаряженном, следовать за «Тебеттгофом», пробивавшимся вперед с трудом с помощью машины, было доказательством их решительности. Они отправились оборудовать обусловленное продовольственное депо на мысе Нассау, подвергая себя при этом большой опасности³⁶.

³⁶ Четырьмя днями раньше Вайпрехт писал: «С Вильчеком нам, конечно, больше не удастся увидеться. Он никогда не сможет пройти через тот лед, что остался позади нас или что лежит на севере впереди нас». Однако «Исбьёрн» добрался до м. Нассау. В 1872 г. этот корабль повторил рейс предыдущего года от о. На-

Только в 2 ч ночи вернулись наши гости к себе на «Исбьёрн». Оба судна отправились совместно вдоль берега на север. Путь был свободен, льда не было. Лишь 13 августа утром мы натолкнулись у $76^{\circ}18'$ с. ш. и $61^{\circ}17'$ в. д. на довольно густой лед. К этому присоединились туман и буря. Обоим кораблям пришлось стать на ледяной якорь, зацепившись за береговой припай около 1 мили шириной. Суда стали на расстоянии двух кабельтовых друг от друга. Недалеко к югу лежали острова Баренца. Новоземельские промышленники дали им мрачное прозвище «Трех Гробов» – из-за их холмов свое-образной формы. К северу высился сверкающий белизной исполинский айсберг. Он был для нас провозвестником новых стран, так как мощность его свидетельствовала о том, что произошел он не от ледников Новой Земли.

Продолжительные западно-юго-западные ветры, густой лед, туман, снегопады, устройство предположенного продовольственного депо и необходимость точного определения его географического положения заставили нас в течение восьми дней задержаться в районе Баренцевых островов. Нам вновь представилась приятная возможность посетить землю. Мы отправились туда на двух собачьих упряж-

дежды вдоль кромки льда, на восток, проведенный тогда под начальством Вайпрехта. На подступах к Новой Земле экспедиция Вильчека встретила сплоченный лед на неожиданно низкой широте. Она обогнула кромку с юга, и вошла в новоземельские воды на $72^{\circ}30'$. Дальше экспедиция пробиралась на север вдоль берега вплоть до места встречи с «Тегетгофом». На переход от о. Надежды до м. Нассау «Исбьёрн» потратил больше месяца. – Примеч. пер.

Вынужденное безделье у островов Баренца дало нам возможность принять ряд необходимых мер для ожидаемой борьбы со льдом. Дело в том, что корабль во льду всегда должен быть готов к тому, что его может в течение нескольких минут раздавить. Был приведен в готовность четырехнедельный запас продовольствия, боевых припасов и прочего материала. Каждому были вменены его особые обязанности в случаях крайней необходимости. Вокруг всего корпуса судна были спущены тяжелые балки-кранцы, благодаря которым давление льда должно было бы распределяться на большую поверхность и вместо раздавливания вызывать выжимание судна. Теснота на палубе несколько уменьшилась. Ходьбе мешали только многочисленные нарты, собранный плавник и колеса, а привязанные собаки образовывали многочисленные засады. Тем, кого они не полюбили, приходилось делать далекие обходы. Не имея крыши над головой, бедные животные сильно страдали в условиях суровой погоды. Однако скоро они должны были получить каждая по будке. Сумбу и Пекель, обе наши лопарки, переносили все невзгоды лучше других и неподвижно спали, целиком занесенные снегом.

³⁷ Автор приводит описание Новой Земли, данное геологом проф. Гефером, участником экспедиции на «Исбьёрне». Мы опускаем это описание ввиду того, что в настоящее время в русской специальной литературе имеются гораздо более подробные и полные описания геологии и истории прошлого Новоземельских островов, чем мог дать Гефер в 1876 г. — Примеч. пер.

14 августа появилась угроза со стороны надвигающегося сплошного пака. Он прижал нас вплотную к береговому припаю и даже положил «Исбьёрна» немного на бок. Вечером к судну подошел медведь, которого убили проф. Гефер и капитан Карлсен. На следующий день граф Вильчек, большая часть команды, я и наши собаки отправились со всеми нартами через береговой лед к островам Баренца. Мы везли всю провизию, предназначенную для депо, состоявшую из 2000 фунтов ржаного хлеба в бочках и 1000 фунтов гороховой колбасы, запаянной в жестяных ящиках. Здесь депо было заложено в большой расщелине между скалами. Вход в трещину был завален огромными обломками скал. Этим мы обезопасили себя от медведей, а на порядочность русских и норвежских рыбаков мы могли рассчитывать, так как знали, что только в случае крайней нужды они воспользовались бы нашими запасами. Это же депо должно было служить первым пристанищем экспедиции в случае потери судна.

20 августа мы доставили с берега еще немного плавника и увидели с вершины острова полынью, покрытую плавучим льдом, расположенную близко от берега в направлении на север. Возвращаясь к судну, мы столкнулись с медведем, который немедленно обратился в бегство, испуганный большим числом охотников.

20-го же августа произошла некоторая подвижка льда, позволявшая надеяться на возможность возобновления плавания. На следующий день мы пришли на борт «Исбьёрна»,

чтобы попрощаться с графом Вильчеком и его спутниками. Это прощание не было обычным. Если расставание людей, уже и так отрезанных от остального мира, волнует больше обыкновенного, то в наших условиях это имело свои особые, серьезнейшие причины. По отношению к графу Вильчеку это прощание означало одновременно и благодарность за помощь делу, осуществление которого должно было начаться со следующим шагом. Мы сознавали, что граф Вильчек имел большие основания ждать от нас многого. Ведь он не только обнаружил редкую готовность к жертвованиям в пользу нашей экспедиции, но и не побоялся подвергнуть себя опасности, стараясь обеспечить жизнь участников экспедиции в случае катастрофы. Сознание принятой ответственности вызвало в нас стремление отдать все силы достижению великой цели. Картина этого расставания часто впоследствии вставала перед нашими глазами.

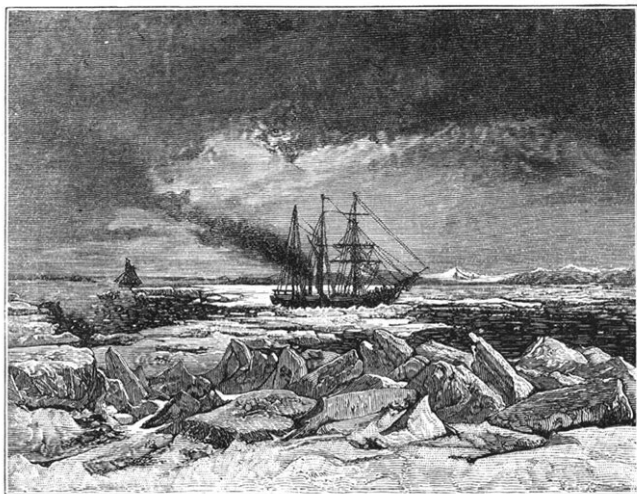
В хмурую погоду, при свежем северо-восточном ветре, прошли мы мимо «Исбьёрна» к северу. Вскоре корабль, скрытый туманом, исчез из наших глаз. Трудности, встреченные «Исбьёрном» на пути в Европу, известны; нас же его судьба начала сильно волновать несколько позднее, когда мы сами очутились в тяжелом положении³⁸. Тем временем

³⁸ Трудности эти не были велики, по крайней мере на участке до устья р. Печоры. Всего лишь четверо суток потратил «Исбьёрн» на переход от места прощания с «Тегеттгофом» до Гусиной Земли. В этом районе уже не было льдов. Дальнейший путь пролегал через Костин Шар на юг, к Печоре. Здесь в области Гуляевских кошек корабль застигла буря. Однако вскоре судну удалось укрыться

перспектива в отношении цели нашего путешествия сильно ухудшилась. Нечего было и думать проделать весь далекий путь до мыса Челюскин в текущем году, как мы сначала предполагали. Мысль о зимовке к северу от Новой Земли казалась нам, однако, невыносимой. Тем временем свободной воды становилось все меньше, а плотность льда все возрастала, особенно у берега. В полдень мы вошли в полынью. Но уже в следующую ночь сплошной ледяной барьер преградил нам путь. Мы оказались вынужденными стать на ледяной якорь в ожидании разрежения льдов. Укрепившись за льдину, мы выпустили пар из котла³⁹. Пять моржей прыгнули при нашем приближении в воду и исчезли в ней.

в глубине Печорского залива. Весь переход длился всего лишь 11 дней. – Примеч. пер.

³⁹ Наше положение было тогда около 76°22' с. ш. и 62°3' в. д. – Примеч. авт.



Прощание с «Исбьёрном»

Этот день был для нас роковым. Почти сразу же после закрепления судна за льдину лед стал нажимать со всех сторон и плотно запер нас. Вскоре вокруг нас воды совсем не стало, и судно наше распрощалось с ней навсегда!

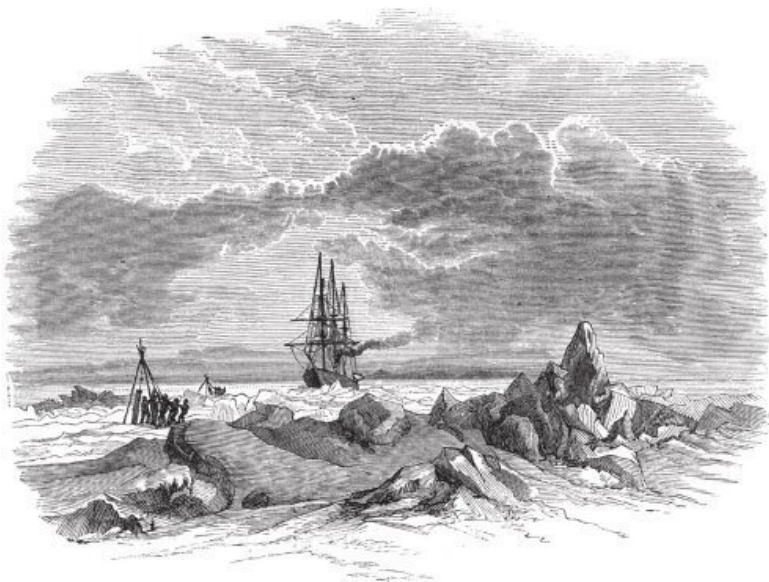
Большое счастье человека в том, что он способен переносить превратности судьбы, испытывающие его нравственную силу целыми годами, и что он не знает заранее всех тех разочарований, которые она приготовила ему. Если бы мы знали в тот вечер, когда льды сошлись вокруг «Тегеттгофа», что отныне наше судно обречено безвольно следовать прихоти льдов, что настоящим кораблем оно уже никогда не будет,

мы могли бы впасть в отчаяние. Только много позже нам стало ясно, что из свободных исследователей мы превратились в пассажиров льдины.

Не зная будущего, мы со дня на день годами ждали избавления. Сначала мы искали его в часах, потом в днях и неделях, затем в определенных периодах года и переменах погоды и, наконец, в милости грядущих лет. Но час избавления не пришел совсем! И все же, несмотря на непрерывные разочарования, в нас не угасал свет надежды и давал силу переносить все страдания.



Дрейф в Новоземельском море



Начало дрейфа

Обычная температура конца августа в Ледовитом море близка к точке замерзания. Однако на этот раз она постоянно держалась на $-3 \dots -6^{\circ}$. Воздух был резкий и холодный, шел сильный снег. Солнце светило редко, уже несколько дней как оно в полночь заходило за горизонт. Судно покрылось льдом:

все указывало на то, что зима началась. Окружающие нас ледяные массы состояли только из небольших глыб, и мы надеялись, что восточные ветры их вскоре снова разгонят. Между тем случилось обратное: низкая температура, штиль и снегопад скрепляли обломки льда все сильнее и в несколько дней все смерзлось в одну крепкую льдину, в середине которой оказалось неподвижно закрепленным наше судно²⁰⁵.

Неописуемо однообразным было это окружение, состоявшее из сплошного белого покрова. Отдаленная от нас на несколько миль гористая поверхность Новой Земли была покрыта свежим снегом.

В таких условиях стало невозможным достигнуть сибирского побережья в текущем году. В случае скорого выхода из льдов трудно было рассчитывать найти зимнюю стоянку на Новой Земле. Однако, учитывая эту возможность, мы использовали наше вынужденное безделье для окончания всех подготовительных работ. Нам хотелось сразу после захода в такую стоянку начать санные поездки, хотя значение их было бы не велико, так как Новая Земля достаточно хорошо известна. Тем временем мы медленно, но неуклонно дрей-

²⁰⁵ В таких условиях стало невозможным достигнуть сибирского побережья в текущем году. В случае скорого выхода Вайпрехт говорит об этом: «Вместо восточных ветров, ожидаемых мною с полной уверенностью после продолжительных зюйд-вестовых бурь предыдущих недель, наступил штиль, прерываемый западными бризами. Они давали массу снега, который в соединении с быстро падающей температурой крепко спаял плавучий лед. До 9 сентября никаких перемен не было: весь лед кругом лежал плотно спаянным, воды не было видно ни в каком направлении». – Примеч. авт.

фовали вдоль земли на северо-восток. Направление дрейфа оставалось почти неизменным — по-видимому, потому, что он находился под влиянием течения, которое у северных берегов Новой Земли уже неоднократно наблюдалось. Все яснее представлялась нам мрачность нашего положения и сознание того, что мы в плену. Уже 1 сентября температура упала до -9° , исчезли открытые полыньи, которые, впрочем, и прежде встречались лишь единично и были очень небольших размеров. Уже на шесть часов заходило солнце, а образование молодого льда достигало в течение одной только ночи такой мощности, что у нас осталась единственная надежда на разрушающее действие сильных бурь, обычных для периода равноденствия.

2 сентября прошла трещина через наше ледяное поле, которая достигла кормы судна и расширилась затем до канала. Наша льдина снова распалась на части, причем судно оказалось в плену в середине наибольшей из глыб. 3 сентября ночью корма «Тегетгофа» впервые была легко приподнята напором и подпором льда. Тогда мы не имели еще никакого представления об ужасе его позднейших атак.

Печальным казалось наше положение, но опасность не представлялась значительной. Обреченные на безделье, мы находили развлечение в катании на коньках на молодом, пока еще свободном от снега льду, покрывавшем многие из новообразовавшихся полыней слоем до двух дюймов толщины. Кроме того, мы занимались метеорологической наблю-

дательной службой⁴⁰, дрессировкой собак, доставкой льда на камбуз для приготовления воды, варкой звериного сала и наблюдениями над местностью. Мы были бесконечно одиноки, даже белая чайка и серые буревестники встречались редко, а медведь, подошедший 5 сентября к судну на сорок шагов, убежал из-за неопытности наших охотников. Становилось все холоднее и мрачнее. 2 сентября впервые оказалось необходимым зажечь в половине десятого вечера лампу в кают-компании, а с 3 сентября мы начали топку внутренних помещений судна, в которых уже некоторое время температура доходила до 0°. 11 сентября на ночном небе загорелись первые огневые ленты северного сияния.

9 и 10 сентября свирепствовал норд-остовый шторм. Он отогнал нас на запад и раздробил нашу льдину, уменьшив ее до размеров нескольких моргов⁴¹. Однако все попытки уничтожить ее путем пилки и взрывания кончились неудачей. Взрывание порохом оказалось одинаково безрезультатно, как во льду, так и под ним в воде. Целыми оставались даже старые сросшиеся трещины, а распиленные с большим трудом льдины смерзались почти моментально снова. Бесплодным было также применение паровой силы, с помощью которой мы старались дать нашей льдине самостоятельное

⁴⁰ Она производилась Брошем, Орелом, Кришем, Лузиной и Карлсеном. – Примеч. авт.

⁴¹ Морг (нем. morgen – утро) – устаревшая единица измерения площади, равная приблизительно 0,56 га. – Примеч. ред.

движение или добиться отделения отпиленных частей.

Не помогло также то, что мы до 7 сентября поддерживали открытую канаву вокруг судна. Эту канаву, благодаря которой судно лежало будто в доке, мы поддерживали путем ежедневного разрушения новообразовавшегося вокруг судна льда. Но ледяное поле не расколосось. Темные полосы на небе все еще указывали на близость открытой воды и вселяли в нас надежду. Но вскоре сомкнулись уже и каналы.

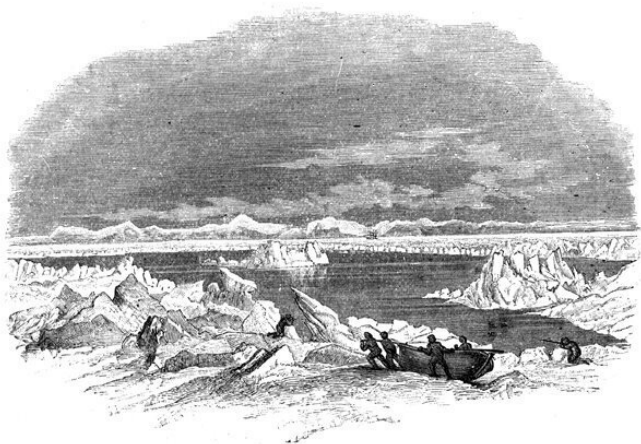
Одновременно неожиданно низко упала температура: 16 сентября было -15° , 19-го температура упала до $-18,6^{\circ}$. Вместе с тем участились снегопады и сильные пурги. Пока еще около нас образовывались трещины; они давали нам возможность охотиться на тюленей. В конце сентября вновь образующиеся полыньи стали так быстро покрываться ледяной шугой, что мы не могли пробраться через них на наших лодках. Картина, окружающая нас, менялась, но это чередование в открывании и замыкании водяных каналов было в нашей однообразной жизни только безобидным зрелищем, потому что в высоких валах нагроможденного льда мы еще не чувствовали угрожавшей нам опасности.

22 сентября образовалась трещина в тридцати шагах от судна. Спешно убрали мы все имущество, лежавшее еще на льдине: нам казалось, что пришла минута освобождения. Однако желанное событие не наступило. Нас относило все дальше на северо-восток. 2 октября мы пересекли 77-ю широту.

Правда, в начале октября после непродолжительной бури открылась за кормой судна большая полынья. Мы немедленно взялись за прорытие канала через нашу льдину. Но спустя два дня полынья замкнулась.

С болью осознали мы нашу неудачу, и хладнокровие, которое нам удалось сохранить, было очень относительным!

Минуты волнения и радости доставляли нам только встречи с белыми медведями. Первого медведя убили 6 октября и мясо его разделили главным образом между собаками. Мы еще не научились считать мясо этих животных самой драгоценной частью нашего продовольствия. Предыдущей ночью появился также один песец, первый за эту экспедицию. Очевидно, он пришел с Новой Земли, а любопытство привело его вплотную к судну, откуда его прогнали собаки.



Охота на тюленей. Сентябрь 1872 г.

, Сегодня утром к нам пришел в гости медведь. Мы выстрелили в него и, возможно, ранили. Мы долго преследовали его по следам, однако не нашли. Во второй половине дня мы работали над ледовым домом. Ночью было сильное ледовое движение.

*Элин Карлсен*⁴²

Оружие необходимо всякому, кто отходит от застрявшего во льду судна хотя бы на небольшое расстояние. В каждой экспедиции бывали комичные положения из-за небрежного

⁴² Здесь и далее дневники участников экспедиций цитируются в переводе Н. П. Боярской по изданию: Земля Франца-Иосифа (Острова и архипелаги Российской Арктики) / под ред. П. В. Боярского. – М.: Паулсен, 2013.

отношения к этому правилу. Иногда случался и грустный конец. Я сам однажды получил напоминание, правда безобидное, о необходимости быть осторожным. Это было 11 октября, когда я один отошел от судна без оружия для работы по постройке ледяной башни. За мной увязалась только лопарская собачонка – Пекель. Так как я работал наклонившись, то не мог наблюдать за окружающим. Когда же, услышав лай Пекеля, я поднял голову, то увидел близко от себя медведя. Он приближался ко мне, пофыркивая и потряхивая головой. В ожидании того, что люди, занятые на палубе, увидят мое затруднительное положение, и в расчете на то, что мой враг не заметит моего смущения, я ограничился тем, что протянул к нему руку. Однако, видя, что это ни к чему не привело, я несколько раз громко крикнул: «Медведь!». Теперь только я увидел Клотца, находившегося тоже на палубе и направлявшегося к ружейной стойке. Прodelывал он это с таким стоическим спокойствием, что я понял – рассчитывать на чужую помощь нечего, и предоставил приблизившемуся на пятнадцать шагов медведю славу победителя, обратившего своего противника в бегство. К тому же оказалось, что «второпях» Клотц взял незаряженное ружье. И хотя я, получив в конце концов ружье, ранил и прогнал своего врага, этот случай все же послужил мне уроком того, что при встрече с медведем следует всегда рассчитывать только на самого себя, даже находясь при этом вблизи от судна. Шум привлек на палубу офицеров и команду. Началось дикое преследова-

ние с массой выстрелов и криков. Однако опыт говорит, что такие преследования чаще всего бывают безрезультатными, даже тогда, когда медведь часто приостанавливается и оборачивается, как это было и в данном случае.

Чайки и песцы бывают обычными спутниками белого медведя, потому что они питаются остатками его добычи. В ожидании того, что нас вскоре посетят эти животные, мы расставили на нескольких выступах нашей льдины капканы; однако уже на следующий день капканы исчезли, сорванные песцами.

В первых числах октября температура мимолетно поднялась до нескольких градусов ниже нуля. Такие перемены случались, только когда дули юго-западные ветры и когда временно вскрывались полыньи вокруг нас. Все короче становился день, раскаленным шаром закатывалось солнце, окруженное красноватыми клубами тумана, поднимающегося из-за гребней черно-синего льда. Все более темные сумерки следовали за исчезновением солнца. 29 сентября прилетела на наше одинокое судно с берегов Новой Земли пуночка. Она попрыгала немного на палубе и снова исчезла. Только единичные чайки не улетели еще, продолжая посещать места с открытой водой в нашей округе. Поддерживая себя короткими ударами крыльев над верхушкой мачты, они пристально смотрели на нас сверху и вдруг с хриплым криком стрелой бросались прочь, к югу. Что-то грустное было в этом отлете птиц; все живое, казалось, старалось покинуть огром-

ную страну тьмы, в которую мы вступали.

Для того чтобы отвлечь внимание от страшного однообразия нашей жизни, мы решили найти себе занятие и напали на мысль настроить вокруг судна домов. Строительная деятельность широко развилась на нашей льдине. В одном месте отламывали и отпиливали тяжелые ледяные доски, которые потом отвозили на собаках на место постройки, в другом – выстраивались кристальные стены домов и массивной башни. Снег, смешанный со снеговой водой, заменял нам цемент. Тяжелые работы впустую давали нам в награду хороший сон.

Продвигаясь в течение этого времени пассивно на север, мы все дальше отходили от Новой Земли. В виде красивого горного хребта в миниатюре, с закругленными сопками и долинами, изобилующими ледниками, лежала земля, пока еще на близком расстоянии от нас. Почти ежедневно подымались над ней огромные солнечные круги с боковыми солнцами – обычные предвестники бурной погоды или сильного снегопада. По направлению к северу земля становилась ниже, и там, где она, отходя к востоку, спадала, превращалась в ледниковую пустыню, незначительно возвышающуюся над уровнем моря.

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.