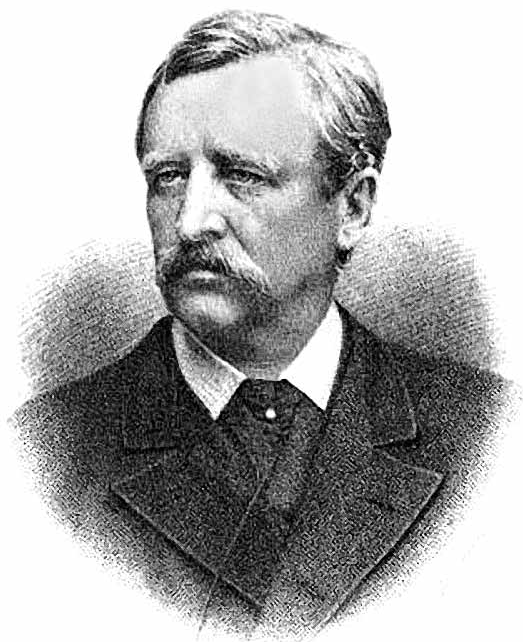




ПОЛЯРНАЯ  
КЛАССИКА



*А. Ф. Норденшельд*

А. Э. Норденшельд

# Плавание на «Вега»



Первое прохождение  
Северного морского пути



Paulsen  
2019

УДК 910.4  
ББК 84-4  
Н82

Перевод со шведского *Анны Бонди*  
Под редакцией члена-корреспондента АН СССР  
проф. *Владимира Визе*

Печатается по изданию  
Норденшельд А. Е. Плавание на «Вега». В 2 т. – Л.:  
Изд-во Главсевморпути, 1936. – Т. 1 – 479 с.; Т. 2 – 503 с.

Все сноски и комментарии редактора сохранены и относятся  
ко времени первого издания.

Н82 **Норденшельд А. Э.**  
Плавание на «Вега». М.: Паулсен, 2019. – 560 с.  
ISBN 978-5-98797-209-0

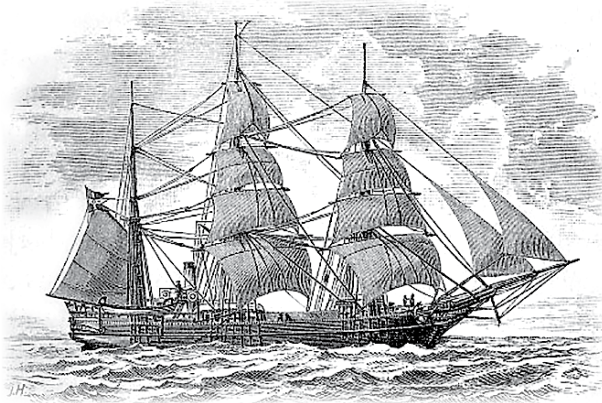
Книга «Плавание на „Вега“» – классика полярной литературы. Написанная одним из самых известных исследователей Арктики, географом, историком, мореплавателем и создателем коллекции карт мирового уровня Нильсом Адольфом Эриком Норденшельдом, она рассказывает о первом прохождении Северного морского пути в 1878–1879 годах на парусно-паровом судне «Вега».

Продолжающая серию «Полярная классика» издательства «Паулсен» книга представляет собой многоплановый труд автора, сочетающий в себе элементы дневника экспедиции, обширные сведения о природе, географии и этнографии этого региона. Снабжена иллюстрациями.

Книга будет интересна как специалистам, так и самому широкому кругу читателей.

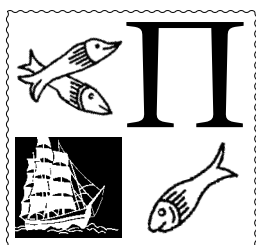
Оформление буквиц *М. А. Таранова*

## КНИГА ПЕРВАЯ



## Введение

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



лаванию, 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 предполагая 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 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 Моссельбэй 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 участника экспедиции в Енисей в 1875 году.

После обеда был представлен план предполагаемой экспедиции, приблизительно в том виде, в котором он был потом

---

<sup>1</sup> А. М. Сибиряков (1849–1933) был крупным сибирским капиталистом-золотопрмышленником, 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.)

<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.)

опубликован на нескольких языках.<sup>1</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 севера<sup>2</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.

Экспедиция в таком объеме, как предполагавшаяся, рассчитываемая приблизительно на двухлетний срок, на собственном судне, с многочисленным хорошо оплачиваемым экипажем, да

---

<sup>1</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.)*

<sup>2</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)





Оскар II – король Швеции  
в 1872–1907 гг.

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>1</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.

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 ус-

---

<sup>1</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.)

ловием, 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 – «Лена». Главным назначением его была река Лена. В начале путешествия «Лена» могла бы служить для «Веги» и посыльным 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 везти 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>1</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.

Размеры. Длина по килю 37,6 метра

Длина по палубе 43,4 метра

Наибольшая ширина 8,4 метра

Глубина трюма 4,6 метра

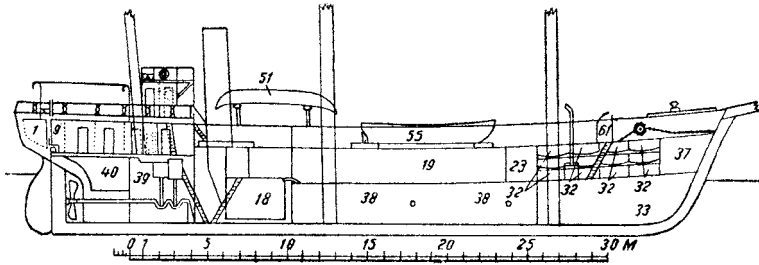
Паровая машина в 60 сил системы Вольфа с поверхностным конденсатором лучшего качества. Требует в час около 0,27 куб. метра угля. Такелаж для хода под парусами в полном составе; мачты еловые, снасти из железной проволоки, марселя патентованные. Ход, маневрирование и управляемость рулем безупречны; под парусами судно делает от 9 до 10 узлов.

---

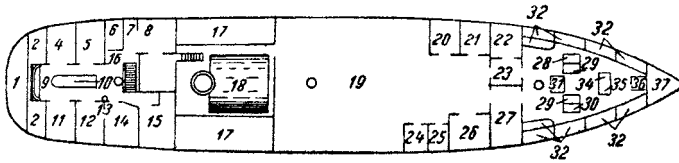
<sup>1</sup>) Первый груз товаров из Европы к Енисею был доставлен мною на судне *Утер* в 1876 году. Первым судном, пришедшим с Енисея в Атлантический океан, было судно «Утренняя заря», построенное в Енисейске для М. К. Сидорова. Привел его в Петербург капитан Шваненберг (1877 г.) (Прим. автора)

# «Вега»

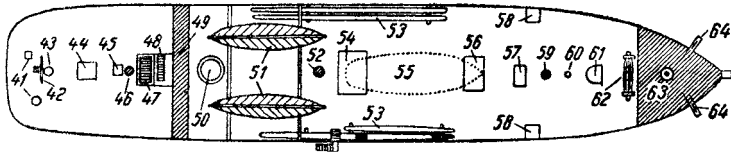
## I. Продольный разрез



## II. План жилой палубы



## III. План верхней палубы



- |   |   |                                      |
|---|---|--------------------------------------|
| 1. Крюйткамера                                  | 22. Каюта двух унтер-офицеров                   | 41. Термометр                        |
| 2. Инструментальный шкаф                        | 23. Их столовая                                 | 42. Штурвал                          |
| 3. Диван кают-компании                          | 24. Столярная мастерская (построена в Японии)   | 43. Компас                           |
| 4. Каюта лейтенанта Брусевица                   | 25. Помещение для собраний (построено в Японии) | 44-45. Световые люки в кают-компании |
| 5. Каюта лейтенантов Бове и Говгарда            | 26. Библиотека                                  | 46. Бизань-мачта                     |
| 6. Зимняя кладовая                              | 27. Кладовая для кают-компании                  | 47. Трап в кают-компанию             |
| 7. Коридор                                      | 28. Люк в продовольственный трюм                | 48. Трап в машину                    |
| 8. Каюта д-ра Струксберга и поручика Нордквиста | 29. Люки в канатную                             | 49. Капитанский мостик               |
| 9. Кают-компании                                | 30. Люк в помещение для научных работ           | 50. Дымовая труба                    |
| 10. Стол в кают-компании                        | 31. Камбуз                                      | 51. Шлюпка на шлюпбалках             |
| 11. Каюта д-ра Альмквиста                       | 32. Койки для экипажа в два ряда                | 52. Грот-мачта                       |
| 12. Каюта д-ра Гельмана                         | 33. Канатный ящик                               | 53. Запасные стеньги                 |
| 13. Камин                                       | 34. Люк в продовольственную кладовую            | 54. Грузовой люк                     |
| 14. Каюта капитана Паландера                    | 35. Люк   | 55. Паровой катер                    |
| 15. Каюта проф. Норденшельда                    | 36. Люк в подшкиперскую                         | 56. Носовой люк                      |
| 16. Коридор (трап в кают-компанию)              | 37. Парусная                                    | 57. Птичник                          |
| 17. Уголь                                       | 38. Запасы воды и угля                          | 58. Гальюны                          |
| 18. Паровой котел                               | 39. Машина                                      | 59. Фок-мачта                        |
| 19. Продовольственный трюм                      | 40. Погреб                                      | 60. Труба из камбуза                 |
| 20. Каюта лощмана (построена в Японии)          |   | 61. Трап в кубрик                    |
| 21. Каюта лейтенанта Бове (построена в Японии)  |   | 62. Брашпиль                         |
|   |   | 63. Шпиль                            |
|   |   | 64. Катбалки                         |

При ходе под парами судно давало 71/2 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>1</sup>

Мы не имели причины не доверять описаниям<sup>2</sup>, но все же перед таким походом в северные моря, как тот, о котором здесь идет речь, было необходимо внимательнейшим образом 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 заимобразно из Академии наук.

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>3</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 Эбель-

---

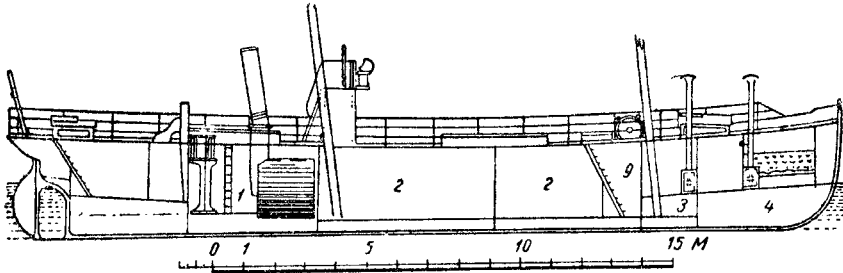
<sup>1</sup> С целью освободить помещение для угля и провианта большая часть этих цистерн была вынута в Карлскроне. (Прим. автора)

<sup>2</sup> Расход угля, по вычислению капитана Паландера, равнялся при ходе в 7 узлов 0,3 куб. метра в час. (Прим. автора)

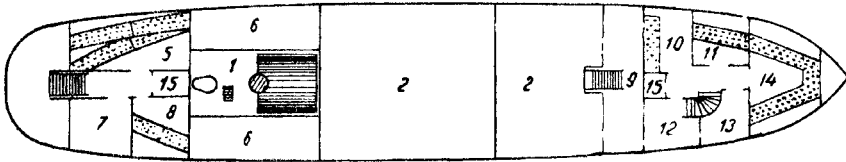
<sup>3</sup> Картофель нам предстояло принять в Гетеборге 1 июля. Чтобы сохранить-ся, он должен был быть только что выкопанным и зрелым. Его закупали поэтому на юге через Карла В. Бомана в Стокгольме. Это первейшее из противочинготных средств имелось у нас еще в запасе во время нашего прихода в Японию. (Прим. автора)

# «Лена»

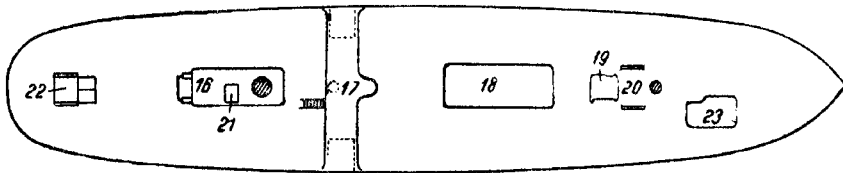
## I. Продольный разрез



## II. План жилой палубы



## III. План верхней палубы



- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. Машинное отделение     | 13. Кладовая  |
| 2. Грузовые трюмы         | 14. Кают-компания                                   |
| 3. Канатный ящик          | 15. Шкапы   |
| 4. Балластная цистерна    | 16. Машинный люк                                    |
| 5. Кубрик                 | 17. Капитанский мостик                              |
| 6. Угольные ямы           | 18. Люк в грузовой трюм                             |
| 7. Каюта кочегара         | 19. Люк в продовольственный трюм                    |
| 8. Каюта машиниста        | 20. Брашпиль  |
| 9. Продовольственный трюм | 21. Трап в машину                                   |
| 10. Каюта капитана        | 22. Трап в кубрик                                   |
| 11. Каюта штурмана        | 23. Трап в каюту капитана,<br>кают-компанию и проч. |
| 12. Камбуз                |   |

тофта) 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, 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>1</sup>, что наконец привело к решению многовековой проблемы мореплавания.

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 долготе 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 ка-

---

<sup>1</sup>) Норденшельд имеет в виду возглавлявшиеся им экспедиции на *Pröven* в 1875 году и на *Утег* в 1876 году. (Прим. ред.)

ботажа на малых или больших лодках, и никогда не видел пароводного дыма.

Такое положение дел и побуждает меня искать средства 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 [Уиллоуби] и Ричардом Чанслером в 1553 году морского пути к этим областям было плодом 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>1</sup>, — так называется на старых кар-

---

<sup>1</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.)



тах 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 вдоль западных берегов Новой Земли.<sup>1</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 четырьмя различными путями, а 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>2</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 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

---

<sup>1</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>2</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.)

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 плавучими льдами, чем проливы<sup>1</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 задолго до этого лед так разогнало, даже к востоку от пролива, что судно могло найти безопасный проход между рассеянными плавучими льдами. Именно западный берег Новой Земли в районе Маточкина Шара обычно посещается весной 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 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

---

<sup>1</sup>) Многочисленные последующие плавания, 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.)

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 шторма. 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 хорошо 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,