

А. Е. Норденшельд

**Шведская полярная
экспедиция 1878-1879 года**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 304
ББК 60.5
А11

А11 **А. Е. Норденшельд**
Шведская полярная экспедиция 1878-1879 года / А. Е. Норденшельд – М.:
Книга по Требованию, 2014. – 215 с.

ISBN 978-5-4241-9840-3

Шведская полярная экспедиция 1878-1879 года. Открытие северо-восточного прохода.

ISBN 978-5-4241-9840-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2014

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2014

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Программа экспедицій 1878—79 г. *).

Арктическія экспедиціи, отправлявшіяся изъ Швеціи въ теченіи послѣднихъ лѣтъ, приобрѣли глубокое національное значеніе. Вездѣ, въ Швеціи, мысль о нихъ была принята съ живѣйшимъ сочувствіемъ. Правительство и, главнѣйшимъ образомъ, частныя лица пожертвовали на нихъ значительныя суммы. Экспедиціи эти послужили практическою школою болѣе чѣмъ тридцати шведскимъ натуралистамъ; доставили важныя научныя и географическія свѣдѣнія, и шведскіе музеи сдѣлались самыми богатыми музеями въ свѣтѣ по части коллекцій арктическихъ странъ. Къ этимъ научнымъ результатамъ присоединились другіе, значенія преимущественно практическаго, которые либо уже достигнуты, либо будутъ достигнуты въ болѣе или менѣе бликомъ будущемъ. Въ этомъ отношеніи экспедиціи собрали новыя матеріалы по метеорологіи и гидрографіи, доставили драгоцѣннѣйшія свѣдѣнія для тюленьяго и китоловнаго промысловъ; открыли для рыболовства рыбныя богатства Шпицбергена; дагѣ, онѣ привели къ открытію на Медвѣжьемъ и Шпицбергенѣ значительныхъ мѣсторожденій каменнаго угля и фосфорнокислыхъ солей, что рано или поздно должно получить знаменательное значеніе для сосѣднихъ странъ. Что же касается двухъ послѣднихъ изъ этихъ экспедицій, то ими открытъ новый морской

*) Извлеченіе изъ доклада профессора Норденшельда, представленнаго шведскому правительству въ 1877 г., о планѣ экспедиціи, главнѣйшіе расходы которой покрыты Е. В. Королемъ Оскаромъ II, гг. Оскаромъ Диксономъ, изъ Готенбурга, и Александромъ Сибиряковымъ изъ Иркутска.

путь, идущій въ устьямъ двухъ большихъ рѣкъ Сибири, Оби и Енисея. Такие счастливые результаты не могутъ не возбуждать дальнѣйшей предпримчивости, тѣмъ болѣе послѣ открытія, при помощи послѣднихъ экспедицій, доступа въ Сибирскій океанъ, изслѣдованіе котораго общааетъ результаты, одинаково важные какъ съ точки зрѣнія науки, такъ и практической пользы. При полномъ могуществѣ девятнадцатаго вѣка, въ эпоху телеграфа и пара, здѣсь представляется, на громаднѣйшемъ протяженіи, поле для изслѣдованія, совершенно дѣйствиное. По океану, омывающему сѣверные берега Азіи отъ устья Енисея до Чаунской губы, т. е. отъ 82° до 170° долготы, за исключеніемъ береговыхъ плаваній, которыя происходили уже болѣе столѣтія тому назадъ, на небольшихъ, скорѣе рѣчныхъ, чѣмъ морскихъ судахъ, не прошло еще ни одно судно и еще ни разу не разстился дымъ парохода. Вотъ тѣ соображенія, вслѣдствіе которыхъ я рѣшился собрать, если это будетъ возможно, необходимыя средства для экспедиціи, которая располагала бы всѣми пособиями науки и мореплаванія нашего времени, съ цѣлью изслѣдовать географію, гидрографію и естественную исторію арктическихъ морей между Енисеемъ и Беринговымъ проливомъ. Я убѣжденъ, что со времени путешествій знаменитаго мореплавателя капитана Кука, весьма немногія ученые экспедиціи имѣли своею задачею болѣе важныя и обширныя изслѣдованія, которыя должны быть произведены на такомъ обширномъ пространствѣ. Впрочемъ я долженъ сдѣлать оговорку, что всѣ эти задачи мыслимы только при условіи, *что льды позволяютъ проникнуть въ эти моря, на надлежащемъ паровомъ суднѣ*. Чтобы быть въ состояніи составить себѣ понятіе объ этомъ послѣднемъ обстоятельствѣ, необходимо посмотрѣть на тѣ попытки, которыя были сдѣланы до сихъ поръ, чтобы проложить себѣ дорогу по тому пути, пройти по которому будетъ составлять задачу экспедиціи.

Шведскій портъ, изъ котораго выйдетъ экспедиція, будетъ вѣроятно Готенбургъ. Время отправленія назначено въ началѣ іюля 1878 г. Первая часть пути будетъ сдѣлана по западнымъ берегамъ Норвегіи, мимо Нордкапа и входа въ Бѣлое море, до Маточкина шара на Новой Землѣ.

Открытіе въ 1553 г. морскаго пути между остальною Европою и этими водами, сэромъ Гуто Уилоуби и Ричардомъ Ченслеромъ, было результатомъ первой экспедиціи, которая была отправлена Англіею съ цѣлью морскихъ открытій. Экспедиція эта имѣла своею

задачею открыть морской путь между Европою и Китаемъ, въ направленіи къ сѣверо-востоку отъ Европы. Если она не достигла этой цѣли,—по крайней мѣрѣ за нею осталась заслуга открытія морскаго пути между Англіею и Бѣлымъ моремъ; съ чего безспорно началась новая эра, какъ для англо-русской, такъ и для всемірной торговли. Эта первая попытка однакоже окончилась самымъ несчастнымъ образомъ. Сэръ Гуго Уилоуби и весь экипажъ его корабля погибли во время зимовки на Кольскомъ полуостровѣ. Корабли же, изъ которыхъ состояла экспедиція: *Bona Esperanza*, *Edward Bonaventura*, *Confidentia* и *Philip and Mary*, вскорѣ послѣ того претерпѣли крушеніе. Теперь же тысячи судовъ безопасно совершаютъ плаванія въ этихъ водахъ. Благодаря свѣдѣніямъ, которыя имѣются нынѣ о льдахъ Мурманскаго моря (имя, даваемое на старинныхъ картахъ, морю между Колою и Новою Землею), можно, въ продолженіи большей части лѣта, плавать изъ Бѣлаго моря къ Маточкину шару, нисколько не опасаясь препятствій отъ льдовъ. А между тѣмъ всего нѣсколько десятковъ лѣтъ тому назадъ, обстоятельства были совершенно другія, вслѣдствіе того, что тогда не было еще извѣстно время года, въ теченіи котораго море это бываетъ судоходно, а также не былъ извѣстенъ путь, котораго слѣдовало держаться. Чтобы въ этомъ убѣдиться, стоитъ только прочесть описаніе тѣхъ трудностей и опасностей, которымъ подвергался извѣстный русскій мореплаватель графъ Литке во время своихъ экспедицій, возобновлявшихся четыре лѣта сряду, вдоль западнаго берега Новой Земли. Въ настоящее время хорошій охотникъ за моржами, на самомъ простомъ суднѣ, можетъ пройти въ этихъ моряхъ, въ теченіе одного лѣта, гораздо большія разстоянія, чѣмъ тѣ, которыя были пройдены тогда, въ теченіи времени, четверо болѣе продолжительнаго, экспедиціею, снабженною всеми пособиями, которыми располагаетъ военно-морской портъ.

Изъ Мурманскаго моря представляются слѣдующіе четыре пути, чтобы пройти въ Карское море:

1) Югорскій шаръ,—въ старину у голландцевъ «*Fretum passavicum*»—между островомъ Вайгачемъ и твердою землею.

2) Карскія Ворота, между Новою Землею и островомъ Вайгачемъ.

3) Маточкинъ шаръ.

4) Путь сѣвернѣе Новой Земли.

Путь съ сѣвера Новой Земли обыкновенно дѣлается судоход-

нымъ только въ началѣ сентября, такъ что онъ не можетъ служить для экспедиціи, имѣющей своею цѣлью проникнуть въ восточную часть этихъ морей. Югорскій шаръ и Карскія Ворота хотя рано освобождаются отъ твердаго льда, но за то продолжительное время бывають наполнены значительными массами идущаго льда, которымъ проливы эти въ особенности наполняются вслѣдствіе существованія въ нихъ и въ ближайшихъ бухтахъ переменныхъ теченій. Кромѣ того, эти два пути, въ особенности Югорскій шаръ, не имѣють убѣжищъ для судовъ,—обстоятельство, влекущее за собою важныя затрудненія для судовъ, которыя пожелали бы однимъ изъ этихъ путей проникнуть въ Карское море. Маточкинъ же шаръ, напротивъ того, представляетъ узкій глубокій каналъ, длиною около ста верстъ. Проливъ этотъ освобождается отъ твердаго льда только въ послѣдней половинѣ іюля, но за то, благодаря формѣ его береговъ, онъ менѣе бываетъ загроможденъ плавающими льдами, чѣмъ прочіе проливы. Кромѣ того, въ этомъ проливѣ есть хорошія бухты при входѣ въ него съ востока. Въ 1875 и 1876 г., проливъ также, какъ и моря, которыя онъ соединяетъ, были совершенно свободны отъ льда уже въ концѣ августа, суда даже могли проходить безопасно гораздо раньше, такъ какъ ледъ былъ уже достаточно разсѣянъ. Часть Новой Земли, къ которой прежде всего пристають китоловы весной, есть западный берегъ по сосѣдству съ Маточкинымъ шаромъ. Въ случаѣ, если въ продолженіи лѣта 1878 г. не произойдетъ никакихъ особенныхъ метеорологическихъ явленій, какъ, напримѣръ, южныхъ вѣтровъ, которые начали бы рано гнать ледъ отъ береговъ твердой земли, я думаю, что самымъ вѣрнымъ путемъ для экспедиціи будетъ путь черезъ Маточкинъ проливъ. Однакоже мореплаватель никакъ не долженъ рассчитывать, съ наступленіемъ августа, имѣть возможность идти прямо отъ Маточкина пролива къ устью Енисея. Необходимо сдѣлать значительный обходъ къ югу, чтобы не встрѣтиться со льдами, плавающими въ Карскомъ морѣ до сентября. Что касается остановки въ пути для ученыхъ и гидрографическихъ изслѣдованій, то для этой цѣли представляется особенно удобнымъ море у восточнаго берега Новой Земли, гдѣ вдоль всего берега существуетъ фарватеръ глубиною въ двѣсти саженъ. Кромѣ этого исключенія, глубина Карскаго моря незначительна и колеблется между десятью и тридцатью саженями; мелей и подводныхъ рифовъ нѣтъ. Вышеозначенный глубокій фарватеръ заключаетъ въ себѣ самую разнообразную животную жизнь, и двумъ по-

слѣднимъ экспедиціямъ удалось найти тамъ новыя типы животныхъ, которые представляютъ большой интересъ съ точки зрѣнія существующей классификаціи, такъ что экспедиція будущаго года должна будетъ попробовать достигнуть какъ можно раньше Маточкина пролива, чтобы имѣть время посвятить хотя нѣсколько дней ученымъ развѣдкамъ. Самый переходъ черезъ Карское море не представляетъ никакихъ трудностей, судя по опыту послѣднихъ лѣтъ. Впрочемъ не слѣдуетъ рассчитывать, чтобы можно было достигнуть Порта-Диксона ранѣе 10 или 15 августа. Въ 1875 г. я прибылъ туда 15 августа, на парусномъ суднѣ, сильно промедливъ въ пути, вслѣдствіе штилей. На паровомъ суднѣ въ томъ году можно было бы прибыть въ этотъ портъ въ самомъ началѣ мѣсяца. Въ 1876 г. состояніе льдовъ было менѣе благоприятно, вслѣдствіе холоднаго лѣта и продолжительныхъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ. Но, даже при этихъ условіяхъ, я достигъ, на паровомъ суднѣ, устья Енисея къ 15-му августа.

Въ Портѣ-Диксона я имѣю намѣреніе непремѣнно бросить якорь хотя на нѣсколько часовъ, чтобы здѣсь, съ одного изъ сосѣднихъ острововъ, отправить почту, въ случаѣ, еслибы,—что впрочемъ весьма возможно,— я не встрѣтилъ ни корабля изъ Енисейска, ни одного норвежскаго рыбака, съ которымъ могли бы быть отправлены въ Европу извѣстія объ экспедиціи. До сихъ поръ еще не имѣется сколько нибудь точнаго гидрографическаго описанія водъ между устьемъ Енисея и Челюскинымъ мысомъ. Какъ я уже объ этомъ говорилъ выше, здѣсь еще ни разу не проходило настоящее морское судно. О плаваніяхъ же на небольшихъ судахъ вдоль береговъ извѣстно очень немного. Но, во всякомъ случаѣ, неудавшіяся до сихъ поръ попытки пройти черезъ эти моря еще вовсе не даютъ основанія заключать, чтобы и на самомъ дѣлѣ моря эти были вовсе не судоходны. Извѣстно, что даже въ настоящее время Сибирь не далеко ушла по части морскаго кораблестроенія и снаряженія морскихъ экспедицій, а если судить о снаряженіи судовъ того времени по тѣмъ русскимъ экспедиціямъ, которыя были посылаемы, съ рѣдкою настойчивостью, по разнымъ путямъ, вдоль сѣверныхъ береговъ Сибири, въ теченіи 1734—1743 гг. *), то безъ

*) Существуетъ подробный отчетъ объ этихъ экспедиціяхъ, помѣщенный въ сочиненіи: „Reise des Kaiserlichen russischen Flotten-Lieutenants Ferdinand v.

труда можно будетъ убѣдиться, что только что сдѣланная оцѣнка попытокъ плаванія на этихъ судахъ совершенно вѣрна, такъ что есть полное основаніе надѣяться, что паровое судно, снаряженное надлежащимъ образомъ, будетъ въ состояніи проникнуть гораздо далѣе того пункта, откуда экспедиціи эти находили себя вынужденными идти назадъ, какъ вслѣдствіе малаго размѣра своихъ судовъ, такъ и того, что суда эти не были способны держаться въ открытомъ морѣ въ бурное время. Впрочемъ всего извѣстно только три морскія, или, вѣрнѣе сказать, береговыя экспедиціи въ этой части Карскаго моря, всѣ три подъ начальствомъ штурмановъ Минина и Стерлигова. Первая была въ 1738 г., на дубель-шлюпѣ, который былъ длиною въ 70 фут., шириною въ 16 фут. и сидѣлъ въ водѣ $7\frac{1}{2}$ фут. Шлюпъ этотъ былъ построенъ въ Tobolskѣ и приведенъ въ Енисей лейтенантомъ Овцынымъ. На этомъ суднѣ Мининъ спустился внизъ по Енисею до $72^{\circ}53'$ сѣверной широты. Оттуда онъ послалъ барказъ къ сѣверу, но послѣдній долженъ былъ, вслѣдствіе недостатка съѣстныхъ припасовъ, возвратиться обратно, не дойдя до устья Енисея, которое мною нынѣ наавано Портомъ-Диковомъ.

Въ слѣдующемъ году была сдѣлана новая попытка, во время которой, однакоже, не удалось пойти дальше, чѣмъ въ предыдущее лѣто. Наконецъ, на третій годъ, удалось достигнуть, на шлюпѣ, $75^{\circ} 15'$ сѣверной широты, послѣ того какъ экспедиція подверглась большимъ опасностямъ во время шторма у самаго устья рѣки. 2-го сентября *), въ самое именно благоприятное время для плаванія въ этихъ водахъ, экспедиція направилась въ обратный путь, «вслѣдствіе слишкомъ поздняго времени года». Имѣются еще два указанія, основанныя на показаніяхъ очевидцевъ, относительно состоянія льдовъ этого берега.

Во время своего извѣстнаго путешествія въ Сѣверную Сибирь, академикъ Миддендорфъ достигъ, 25 августа 1848 г., сухимъ путемъ морскаго берега въ Таймурскомъ заливѣ, подъ $75^{\circ} 40'$ сѣв.

Wrangel längst der Nordküste von Sibirien und auf dem Eismeere, 1820—1824. Bearbeitet von E. Engelhardt^c, Berlin, 1839, и въ соч. П. Миллера: Voyages et découvertes faites par les russes le long des côtes de la Mer glaciale, etc. Amsterdam, MDCCLXVI.

*) Въ подлинникѣ донесеніяхъ время означено по старому стилю, который яводъ переведенъ на новый.

шир., и видѣлъ, что *море было свободно отъ льда* на все разстояніе отъ берега, которое доступно было глазу съ береговыхъ высотъ *). Кромѣ того, Миддендорфъ передаетъ, что слышалъ отъ якута Фомина, который провелъ зиму въ Таймурскомъ заливѣ, что ледъ отдѣляется отъ твердой земли съ первыхъ чиселъ августа, что южные вѣтры уносятъ его въ открытое море, однакоже не на такое разстояніе, чтобы его не было видно съ берега, съ высотъ, которыя идутъ вдоль берега.

Земля между Таймуромъ и Челюскинымъ мысомъ была снята на планъ Челюскинымъ въ 1842 г., при чемъ развѣзды были дѣлаемы на саняхъ. Въ настоящее время съ точностью извѣстно, что въ маѣ того же года нмѣ была открыта самая сѣверная точка Азии. Въ то время море, естественно, было покрыто льдомъ, и нѣтъ никакого наблюденія надъ состояніемъ льдовъ въ теченіи лѣта и осени въ водахъ, лежащихъ непосредственно на западъ отъ Челюскина мыса. Къ счастью, мы имѣемъ два указанія, хотя косвенныя, что море это удобно для плаванія осенью. 1 сентября 1736 г. Прончищевъ, на прибрежныхъ судахъ, *прибывъ съ востока* и совершая плаваніе въ открытомъ морѣ, чуть было не достигъ означеннаго мыса, который обыкновенно считается подъ $77^{\circ} 34'$ сѣв. широты и 105° вост. долготы; а также норвежскіе китоловы неоднократно плавали осенью къ востоку отъ сѣверной оконечности Новой Земли (77° сѣв. широты и 68° вост. долготы), *не встрѣчая льда*.

Изъ предыдущаго ясно слѣдуетъ, что до сихъ поръ еще не существуетъ точныхъ свѣдѣній, основанныхъ на дѣйствительно произведенныхъ наблюденіяхъ, о гидрографіи берега, который простирается отъ Енисея до Челюскина мыса. Я полагаю, однакоже, что съ сентября и даже, быть можетъ, съ послѣдней половины августа можно найти здѣсь свободное море, или по крайней мѣрѣ широкій каналъ вдоль берега, происходящій благодаря значительнымъ массамъ сильно нагрѣтой, въ теченіи августа, воды, приносимой, въ этой части сибирскихъ береговъ, рѣками, текущими съ плоскихъ возвышенностей Центральной Азии, Обью, Иртышемъ и Енисеемъ, бассейны которыхъ обширнѣе соединенныхъ бассейновъ всѣхъ рѣкъ, которыя впадаютъ въ Средиземное и Черное моря. Такимъ обра-

*) Th. von Middendorff, Reise in den äussersten Norden und Osten Sibiriens, т. IV, 1 pp. 21 et 508 (1867).

зомъ между портомъ Диксономъ и Бѣлымъ Островомъ течеть къ сѣверу громадный потокъ теплой воды. Вліяніе, которое производить въ этихъ высокихъ широтахъ движеніе земли на теченія, которыя слѣдуютъ почти по направленію меридіана, въ такой степени значительно, что заворачиваетъ къ востоку теченія, идущія съ юга.

Вслѣдствіе этого воды Оби и Енисея должны держаться какъ запертыя въ каналѣ вдоль Таймурской земли, пока за Челюскинымъ мысомъ потокъ не получаетъ возможности двигаться свободно къ сѣверо-востоку или востоку. Около 74° сѣв. широты, я нашель въ водѣ этого потока въ устьѣ Енисея, 17 августа 1875 г., $+9^{\circ}4$ (по стоград. терм.) и въ устьѣ Оби, 10 августа того же года, $+8^{\circ}$. Это теченіе съ юга сопровождается слѣдующими двумя явленіями:— съ одной стороны, холодное нижнее теченіе, которое бури смѣшиваютъ съ поверхностною водою моря, охлаждая ее; съ другой—холодное противотеченіе, которое гонитъ плавучіе льды, оторвавшіеся отъ полярнаго пояса. Движеніе земли даетъ этому послѣднему теченію западное направленіе, и именно этому послѣднему теченію обязано своимъ происхожденіемъ то явленіе, что въ теченіи лѣта массы плавучихъ льдовъ окружаютъ западный берегъ Новой-Земли. На сколько это мнѣ извѣстно изъ собственныхъ моихъ наблюденій и какъ объ этомъ единогласно свидѣтельствуютъ охотники за моржами, *ледъ этотъ также таетъ почти безъ остатка, до образованія новаго льда.* Чтобы опредѣлить приблизительно разстояніе, на которое теченіе, идущее отъ Оби-Енисея, въ состояніи удалять отъ берега, вдоль котораго оно проходитъ, плавающіе льды, необходимо знать, что даже весьма слабое теченіе тѣмъ не менѣе заключаетъ въ себѣ достаточную силу, чтобы вліять на положеніе льда, и что, напримеръ, теченіе Рио-де-ла-Плата, масса водъ котораго, вѣроятно, менѣе массы водъ Оби-Енисея, еще чувствительно на разстояніи 1500 верстъ отъ своего устья, т. е. приблизительно на разстояніи втрое большемъ, чѣмъ отъ Порты-Диксона до Челюскина мыса. Единственный морской заливъ, который можетъ быть сравниваемъ съ Карскимъ моремъ, въ отношеніи громадности территоріи, пробѣгаемой теченіями, проходящими въ этомъ заливѣ, это Мексиканскій заливъ *). Полагаютъ, что воды его въ значительной степени

*) Th. v. Middendorff, Reise in Norden und Osten Sibiriens, T. I (1848), p. 59 (Memoire de v. Baer „Ueber das Klima des Taimurlandes“).

содѣйствуютъ образованію гольфстрѣма. Наконецъ вѣтры, которые въ этихъ водахъ дуютъ часто съ сѣверо-востока, равномерно должны имѣть своимъ послѣдствіемъ поддержаніе достаточно широкаго канала, болѣе или менѣе свободнаго отъ льда, вдоль означенныхъ береговъ.

Все, что намъ извѣстно о гидрографіи моря къ востоку отъ Челюскина мыса, основано на наблюденіяхъ экспедицій, которыя были посылаемы, въ концѣ первой половины прошлаго столѣтія, русскимъ правительствомъ вдоль сѣверныхъ береговъ Азіи. Вполнѣ признавая отвагу, замѣчательную настойчивость въ преслѣдованіи своей цѣли, чрезвычайную способность бороться съ усталостью и трудностями всякаго рода, каковыя качества всегда отличали русскихъ путешественниковъ въ арктическихъ моряхъ, остается только для правильной оцѣнки достигнутыхъ ими результатовъ, помнить, что они плавали на маленькихъ парусныхъ судахъ — конструкціи, не позволявшей ни плавать въ открытомъ морѣ, ни бороться съ плавучими льдами полярнаго пояса. Затѣмъ имъ не доставало, — я не буду говорить о парѣ, этомъ могущественномъ двигателѣ нашей эпохи, — хорошей оснастки, чтобы лавировать противъ вѣтра. Наконецъ, большинство экипажа въ этихъ экспедиціяхъ обыкновенно состояло изъ матросовъ прѣсныхъ водъ Сибири, которые никогда не видали водъ океана, никогда не подвергались морской качкѣ, не испытывали плаванія между плавучими льдами океана. Принимая въ расчетъ такое снаряженіе, мнѣ кажется, что замѣчательныя путешествія, ходъ и результаты которыхъ, въ главныхъ чертахъ, мною будутъ сейчасъ изложены въ сжатомъ очеркѣ, вполнѣ доказываютъ, что здѣсь также возможно ожидать найти море судходное въ теченіи осени.

Экспедиціи вдоль береговъ къ востоку отъ Челюскина мыса имѣли мѣстомъ своего отправленія г. Якутскъ, на рѣкѣ Ленѣ, подъ 62° сѣв. широты, въ 1500 верстахъ отъ устья рѣки. Въ этомъ же городѣ были построены суда, на которыхъ были совершены экспедиціи. Первая отправилась въ 1735 г., подъ начальствомъ лейтенанта Прончищева. Спустившись по рѣкѣ и войдя, 14 августа, въ восточное устье Лены, экспедиція обогнула обширную дельту, которую рѣка образуетъ при своемъ впаденіи въ море. 7 сентября экспедиція достигла только устья Олонька. Такимъ образомъ, потребовалось три недѣли, чтобы пройти разстояніе, которое паровое судно прошло бы въ одинъ день. Бывшій въ морѣ ледъ не пред-

ставлялъ никакого препятствія для плаванія. Однакоже дальнѣйшее движеніе было затруднено противными вѣтрами, которые, вѣроятно, были съ моря и легко могли выбросить судно на берегъ, если бы оно неблагоприятно пустилось въ открытое море. Позднее время года заставило Прончищева перезимовать въ этомъ мѣстѣ ($72^{\circ} 54'$ сѣв. широты), близъ нѣсколькихъ лѣтнихъ юртъ, построенныхъ охотниками за пушнымъ звѣремъ. Зима прошла счастливо, и въ слѣдующемъ году (1736) Прончищевъ вновь пустился въ путь, какъ только это позволили льды Олонекскаго залива, что однакоже было только 15 августа. Плаваніе происходило вдоль берега къ сѣверо-востоку. На пути мѣстами встрѣчались плавучіе льды, но все-таки экспедиція подвигалась быстро впередъ и 1 сентября достигла $77^{\circ} 29'$ сѣв. широты, близъ Челюскина мыса. Здѣсь она встрѣтила скученныя массы льда и возвратилась къ устью Олонека, куда она прибыла 15 сентября. За нѣсколько времени передъ тѣмъ талантливый командиръ судна умеръ отъ скорбута, а нѣсколько дней спустя за нимъ послѣдовала въ могилу его молодая жена, которая во все время путешествія сопровождала своего мужа. Такъ какъ эти случаи скорбута произошли даже не зимою, а въ концѣ лѣта, то они представляютъ собою краснорѣчивое свидѣтельство, какъ плохо вообще бывали снабжаемы жизненными припасами арктическія экспедиціи того времени. Затѣмъ въ 1739 г. была предпринята новая экспедиція вдоль тѣхъ же береговъ, подъ начальствомъ лейтенанта Харитона Лаптева. 1 августа она вышла изъ Лены, а 2 сентября достигла мыса Св. Фаддея, подъ $76^{\circ} 47'$ сѣв. широты, не встрѣтивъ на всемъ пути, кромѣ какъ у Хатанскаго залива, никакихъ затрудненій отъ льдовъ. Мысъ Св. Фаддея находится приблизительно на разстояніи ста верстъ отъ Челюскина мыса. Здѣсь должны были остановиться передъ массами плавучихъ льдовъ, которые загородили путь. Такъ какъ время года показалось сибирскимъ мореплавателямъ очень позднимъ, то они отправились на зимовку въ глубь Хатанскаго залива, котораго они достигли 8 сентября. Въ слѣдующемъ году Лаптевъ предпринялъ попытку вернуться къ Ленѣ, но судно его было раздавлено плавучими льдами по выходѣ изъ устья Олонека. Только послѣ громаднхъ трудовъ и опасностей экипажу удалось послѣ того добраться до зимнихъ квартиръ предыдущаго года. Отсюда нѣсколько человекъ отправились на саняхъ на Енисей. Въ слѣдующія года Лаптевъ, его помощникъ штурманъ Челюскинъ и геодезистъ Чекинъ сдѣлали нѣсколько экспеди-