

Норденшельд Адольф Эрик

**Путешествие А.Э.
Норденшельда вокруг
Европы и Азии на пароходе
"Вега" в 1878-1880 г**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 379.85
ББК 75.81
А31

А31 **Адо́льф Э́рик Н.**
Путешествие А.Э. Норденшельда вокруг Европы и Азии на пароходе "Вега"
в 1878-1880 г / Норденшельд Адольф Эрик – М.: Книга по Требованию, 2025. –
537 с.

ISBN 978-5-521-25680-8

ISBN 978-5-521-25680-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

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.

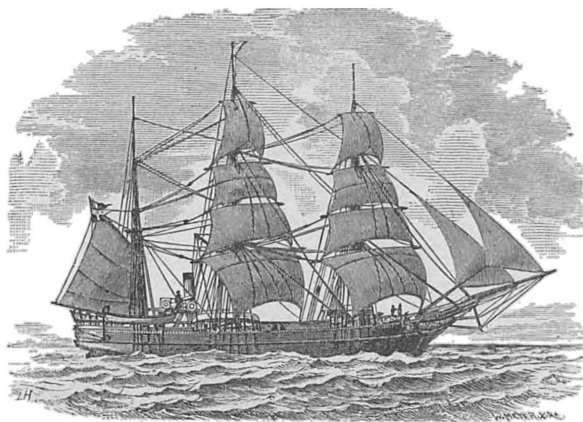
Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

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



ВВЕДЕНІЕ.

Мореплаванію, описываемому въ этой книгѣ, предшествовали и подготовили его два выходившія изъ Швеціи морскія путешествія по западнымъ частямъ сибирскаго Ледовитаго моря, во время которыхъ я, въ первый разъ въ 1875-мъ году на рыболовномъ суднѣ „Опытъ“ и во второй разъ въ 1876-мъ году на пароходѣ „Имеръ“, достигалъ до устьевъ Енисея.

Воротившись изъ этой послѣдней поѣздки, на основаніи такимъ образомъ пріобрѣтенной опытности и пользуясь тѣми уроками, которые при такой опытности могутъ быть извлечены изъ прежнихъ, особенно русскихъ изслѣдованій сѣвернаго берега Азіи, я считалъ себя въ правѣ заявить, что чистый водный путь, который два раза сряду приводилъ меня, черезъ пользующееся дурною славою Карское море, къ устью Енисея, простирается по всей вѣроятности до Берингова пролива и что слѣдовательно возможенъ морской объѣздъ стараго свѣта.

Естественно, что я пожелалъ воспользоваться этою

представлявшеюся возможностью новыхъ важныхъ открытій. Вѣдь дѣло шло о разрѣшеніи географической задачи, о томъ, чтобы сѣверовосточнымъ путемъ проникнуть въ Китай и Японію, что въ теченіе болѣе трехъ столѣтій составляло предметъ соревнованія между первѣйшими на свѣтѣ торговыми государствами и отважнѣйшими мореплавателями; разрѣшеніе этой задачи, если понимать ее какъ объѣздъ стараго свѣта, уже въ теченіе тысячелѣтій было предметомъ желанія для географовъ. Итакъ я рѣшился начать съ того, чтобы для этой цѣли употребить тѣ денежные средства, которыя Александръ Михайловичъ Сивиряковъ, по возвращеніи моемъ изъ поѣздки 1876-го года, предоставилъ въ мое распоряженіе для продолженія изслѣдованій въ сибирскомъ Ледовитомъ морѣ. Но для путешествія въ такихъ размѣрахъ, какъ тутъ предполагалось, этой суммы было отнюдь не достаточно. По этому поводу обратился я къ Его Величеству Королю съ вопросомъ: не можетъ ли предполагаемое морское путешествіе разсчитывать на какую нибудь поддержку изъ государственныхъ средствъ для своего снаряженія? Король Оскаръ, который, уже будучи наслѣдникомъ, богато посодѣйствовалъ Торельской экспедиціи 1861 года, тотчасъ съ особенною горячностью принялъ мое предложеніе и общалъ вскорѣ, для совѣщанія по этому вопросу, призвать къ себѣ шведскихъ путешественниковъ на Енисей и другихъ особъ, интересующихся нашими изысканіями на сѣверѣ, меня-же пригласилъ быть къ тому времени готовымъ представить тѣ доводы, на которыхъ я основывалъ свое отъ общепринятаго такъ отличное мнѣніе, касательно льдовъ у сѣверныхъ береговъ Сибири.

Это собраніе, могущее считаться днемъ рожденія для экспедиціи на пароходѣ „Вега“, было въ Стокгольмскомъ дворцѣ 26 января (въ пятницу) и началось съ

обѣда, за которымъ находилось много приглашенныхъ, въ томъ числѣ и всѣ бывшіе въ Стокгольмѣ члены шведскаго королевскаго дома, принцъ Гансъ Гликсбургскій, торговый гость докторъ Оскаръ Диксонъ, морской министръ баронъ Ф. В. фонъ-Оттеръ, извѣстный своими морскими путешествіями по арктическимъ водамъ въ 1868 и 1871 годахъ, доцентъ Ф. Ф. Чельманъ и докторъ А. Струксвергъ—первый участникъ въ перезимовкѣ 1872—73 г. въ заливѣ Моссельбай и въ поѣздкѣ на Енисей въ 1875 г., а второй участникъ въ поѣздкахъ на Енисей въ 1875 и 1876 г. и доценты Яльмаръ Тель и А. Н. Лундстремъ—оба участники въ поѣздкѣ на Енисей въ 1875-мъ году.

Послѣ обѣда представлена программа предполагаемаго путешествія, почти въ томъ видѣ, въ какомъ она была потомъ обнародована на многихъ языкахъ. Затѣмъ послѣдовали оживленныя обсужденія, причемъ выражались мнѣнія какъ въ пользу, такъ и противъ осуществимости плана. Въ особенности вопросъ о состояніи льдовъ и о морскихъ теченіяхъ у мыса Челюскина были предметомъ обстоятельныхъ разсужденій. Въ заключеніе его величество Король первый объявлялъ себя убѣжденнымъ въ осуществимости плана путешествія и готовымъ не только какъ государь, но и какъ частный человѣкъ сильно поддерживать предпріятіе. Торговый гость докторъ Оскаръ Диксонъ раздѣлялъ мнѣніе его величества Короля и обѣщалъ содѣйствовать доставленію значительныхъ средствъ, потребныхъ на новое путешествіе для открытій. Это было уже шестое путешествіе въ сѣверныя моря, которое докторъ Диксонъ снаряжалъ, въ большей, или меньшей мѣрѣ, на свои средства ¹. Д-ръ О. Диксонъ былъ потомъ банкиромъ экспедиціи на паро-

¹ Путешествіе на Шпицбергенъ 1868 г., въ Гренландію 1870, на Шпицбергенъ 1872—73, на Енисей 1875 и на Енисей 1876 года.

ходѣ Вега, выдавая въ значительныхъ размѣрахъ впередъ средства для расходовъ; но по окончаніи путешествія всѣ издержки на него были раздѣлены на три равныя части: короля Оскара, Диксона и Сибирякова.

Какъ начальникъ экспедиціи, я тотчасъ имѣлъ удовольствіе къ этой новой поѣздкѣ въ Ледовитыя моря, для ботаническихъ и зоологическихъ изслѣдованій пригласить моихъ старыхъ испытанныхъ друзей, участниковъ путешествій, въ полярной литературѣ очень извѣстныхъ изслѣдователей: доцентовъ докторовъ Чельмана и Струковъ-Берга. Нѣсколько позднѣе и еще одинъ участникъ переправки 1872—73 года на Шницбергъ—лейтенантъ, а теперь капитанъ шведскаго флота Л. Паландеръ изъявилъ свою готовность быть въ экспедиціи корабельнымъ капитаномъ; я съ радостью принялъ это предложеніе, хорошо зная изъ прежнихъ путешествій, что Паландеръ превосходный морякъ и полярникъ. Кромѣ того присоединился къ экспедиціи: лейтенантъ итальянскаго флота Джакомо Бове, лейтенантъ датскаго флота А. Говгардъ, лекаръ кандидатъ медицины Э. Алмквистъ, русской гвардіи поручикъ О. Нордквистъ и лейтенантъ шведскаго флота Э. Брусевицъ, кромѣ того 21 изъ нижнихъ чиновъ и матросовъ, которыхъ списокъ сообщается далѣе.

Экспедиція въ такомъ объемѣ, какъ предположенная, рассчитываемая на возможный двухлѣтній срокъ, на своемъ суднѣ, съ многочисленнымъ экипажемъ, получающимъ хорошее жалованье и содержаніе, да еще и со значительнымъ ученымъ штабомъ, такая экспедиція должна была естественно быть очень дорогою. Чтобы сколько нибудь уменьшить расходы, подавъ я, 25-го августа 1878, прошеніе королю, чтобы пароходъ *Вега*, который между тѣмъ купленъ для экспедиціи, былъ на военной морской верфи въ Карлскронѣ вполнѣ снаряженъ для выхода въ море, а также, чтобы, подобно тому,

какъ прежде для полярныхъ поѣздокъ 1868-го и 1872—73-го годовъ, тѣмъ чинамъ военнаго флота, которые пожелаютъ поступить и будутъ приняты въ готовящуюся экспедицію, были бы предоставлены отъ казны нѣкоторыя выгоды. По поводу этого прошенія его королевское величество благоволилъ, какъ сообщилъ морской министръ 31-го декабря 1877-го года, частию разрѣшить выдачу жалованья и содержанія тѣмъ офицеру и 18 матросамъ военнаго флота, которые будутъ добровольно участвовать въ этомъ путешествіи, частию велѣлъ внести въ государственный сеймъ предложеніе о назначеніи имъ дополнительныхъ окладовъ и нѣкоторыхъ преимуществъ.

Предложеніе на государственномъ сеймѣ 1878 года было принято съ тою щедростію, которая всегда отличала представителей шведскаго народа, когда вопросъ былъ о назначеніи для ученой цѣли; также было принято и утверждено и частное представленіе члена академіи наукъ президента К. Фр. Верна, имѣвшее цѣлію доставить предпріятію еще нѣкоторыя дополнительные преимущества.

Не мѣсто было бы здѣсь подробно приводить рѣшеніе Государственнаго Сейма и переписку по этому поводу съ властями. Но благодарность обязываетъ упомянуть о той предупредительности, какую выказывали мнѣ служащіе всѣхъ званій, а также дать краткій отчетъ о тѣхъ преимуществахъ, какіе были предоставлены экспедиціи, особенно въ слѣдствіе сообщенія отъ Его Королевскаго Величества морскому управленію, отъ 14-го іюня 1878 года.

Послѣ того, какъ два офицера и 17 моряковъ королевскаго флота получили позволеніе участвовать добровольцами въ экспедиціи, мнѣ, подъ обязательство мое возвратить то, что не будетъ издержано и по представленіи надлежащаго ручательства, было предоставлено

получить изъ государственнаго казначейства полный двухгодичный окладъ жалованья и содержанія для двухъ офицеровъ и 17-ти прочихъ моряковъ, принятыхъ въ экспедицію, а также жалованье для лекаря экспедиціи тоже на два года по 3500 кронъ (1212½ рублей золотомъ) въ годъ и еще—порціонныя деньги для всѣхъ простыхъ моряковъ, по 52 копѣйки золотомъ въ день на человѣка. Въ чемъ расходы на провіантъ превосходили сумму, слѣдующую по такому расчету, то было добавлено изъ средствъ экспедиціи, которая также выдавала и значительное добавочное жалованье всѣмъ морякамъ королевскаго флота, участникамъ экспедиціи. Кромѣ того я получилъ позволеніе для экспедиціи получить изъ казенныхъ запасовъ флота въ Карлскронѣ провіантъ, медикаменты, уголь, смазочное и вообще всѣ потребности снаряженія, съ обязательствомъ уплатить только за то, что такимъ образомъ окажется свыше 10,000 кронъ (3464-хъ рублей золотомъ); и наконецъ дозволено суда экспедиціи снаряжать и приводить въ полную готовность для дальняго плаванія на казенной верфи въ Карлскронѣ, съ условіемъ чтобъ экспедиція выплатила лишь то, на сколько эти снаряжательные расходы превзойдутъ сумму въ 25000 кронъ (8660 рублей зол.).

Напротивъ было мнѣ морскимъ министромъ, отъ 2 февраля 1878 г. отказано въ дозволеніи нести казенный флагъ шведскаго флота на пароходѣ Вега, тогда уже купленномъ для экспедиціи. По этому случаю Вега слѣдующаго марта записана въ Шведское Мореходное Общество. Такимъ образомъ первый объѣздъ Европы и Азии совершился подъ этимъ флагомъ Общества — *шведскій военный флагъ съ О подъ короной посерединѣ.*

Вега, какъ явствуетъ изъ нижеслѣдующаго описанія—довольно большое судно, которое при началѣ плаванія было бы тяжело нагружено запасами провіанта и

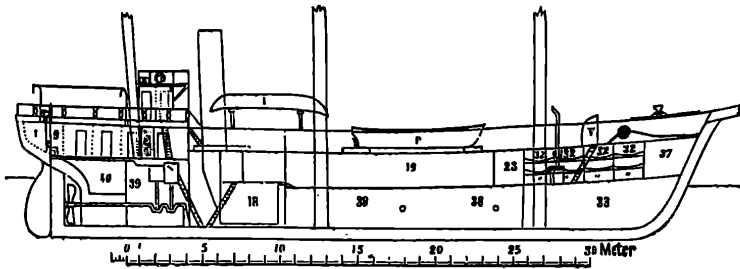
угля; а потому было бы трудноато сдвигать его съ мели, если бы оно при огибаніи береговъ, на водахъ новыхъ, мало ѣзжанныхъ, натолкнулось на глинистую, или на песчаную мель. Потому я съ радостью воспользовался предложеніемъ Сибирякова доставить экспедиціи на первую половину путешествія большее обезпеченіе, приславъ въ мое распоряженіе средства для постройки меньшаго парохода *Лена*, главною цѣлью котораго была бы рѣка Лена, а въ началѣ путешествія онъ служилъ бы, какъ бы тендеромъ для Веги, который можно бы въ случаѣ надобности посылать передъ Вегой для изслѣдованія льдовъ и фарватера. Я заказалъ постройку Лены заводу въ Моталѣ, изъ шведской бессемеровою стали, по чертежамъ финляндскаго инженера Р. Рунеберга. Судно вполнѣ соответствовало цѣли своего назначенія.

Представился и еще неожиданный случай—на пути снабжать пароходъ углемъ: во время приготовленій Веги къ путешествію получилъ я приглашеніе, тоже для А. М. Сибирякова, снарядить два другія судна—пароходъ *Фрасеръ* и парусное судно *Экспрессъ*, которые должны были доставить въ Европу грузъ хлѣба, заготовленный при устьѣ Енисея, а туда доставить нѣкоторые европейскіе товары. Но эти послѣдніе далеко не наполняли просторныхъ помѣщеній Экспресса, которые потому и могли быть употреблены на укладку запасовъ угля для трехъ пароходовъ. Это было тѣмъ важнѣе, что Вега и Лена, по плану путешествія, должны были разстаться съ Экспрессомъ и Фрасеромъ только при устьѣ Енисея. Слѣдовательно обоимъ первыми названнымъ пароходамъ представлялась возможность—еще на этомъ послѣднемъ мѣстѣ принять столько угля, какъ только позволить помѣщеніе.

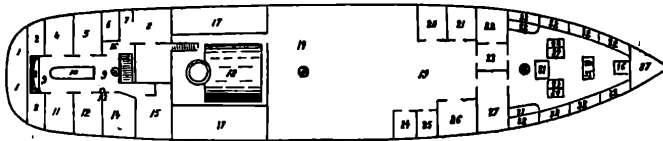
Далѣе дамъ отчетъ о путешествіи всѣхъ трехъ до-

ВЕГА.

Продольный разрезъ.

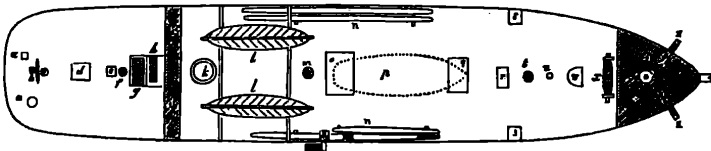


Планъ подъ палубою.



- | | | |
|---|--|--|
| 1. Крийтшмера. | 15. Каюта проф. Норденшальда. | 27. Кладовая для каютъ-компаніи. |
| 2. Инструментный шкэфъ. | 16. Корридоръ (сходъ въ каютъ-компанію). | 28. Люкъ въ провѣнт. омадъ. |
| 3. Софа въ каютъкомпаниі. | 17. Уголь. | 29. Люки въ каютную. |
| 4. Каюта лейт. Брусевича. | 18. Паровикъ. | 30. Люкъ въ ваннату для ученихъ надобностей. |
| 5. Каюта лейтенанта Бове и Гонгарда. | 19. Кладовая запасовъ. | 31. Кухни. |
| 6. Зиниці кладовыя. | 20. Каюта лоцманъ. | 32. Бойни для экипажа, въ два ряда. |
| 7. Корридоръ. | 21. Каюта лейтен. Бове. | 33. Цѣпи и якоря. |
| 8. Каюта д-ра Стружберга и поручика Норденшальда. | 22. Каюта двухъ ундеръ-офиц. | 34. Люкъ въ ольст. припасовъ. |
| 9. Каюткомпанія. | 23. Ихъ столовая. | 35. Люкъ въ порціонной. |
| 10. Столъ въ каюткомпаниі. | 24. Кладовая для плотничаль. | 36. Люкъ въ омаду снотей. |
| 11. Каюта д-ра Альмеквиста. | 25. Кладовая для собраній. | 37. Парушная каюта. |
| 12. Каюта д-ра Чельмана. | 26. Библиотека. | 38. Запасы воды и угля. |
| 13. Каминъ. | | 39. Машина. |
| 14. Каюта капитана Паламдера. | | 40. Погребуъ. |

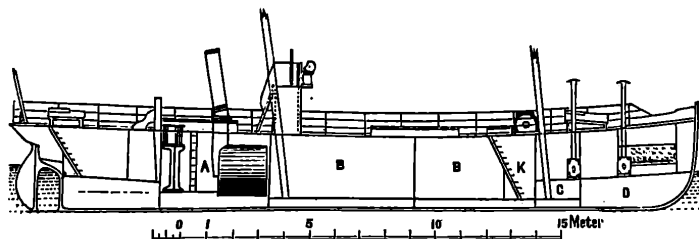
Планъ на палубѣ.



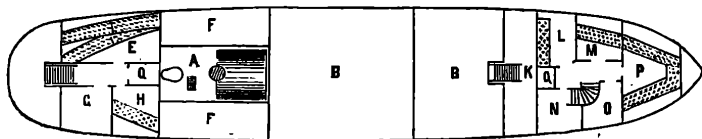
- | | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| а. Термометръ. | п. Запасныя огни. |
| б. Руль. | о. Бокшій люкъ. |
| с. Компасъ. | р. Паровая плушка. |
| д. Провѣты въ каюткомпанію. | г. Передній люкъ. |
| е. Визуальмачъ. | г. Птичникъ. |
| г. Сходъ въ каютъкомпанію } по одной | в. Ватерклозеты. |
| и. „ въ машинъ. } лѣстницъ. | т. Фокмачъ. |
| і. Командный мостъ. | и. Кухонная труба. |
| к. Дымовая труба. | в. Сходъ въ трюсъ. |
| л. Боты на подвѣскахъ. | х. Подъемный шпиль. |
| м. Главная мачъ. | з. Задній шпиль. |
| | з. Подъемные журавли. |

ЛЕНА.

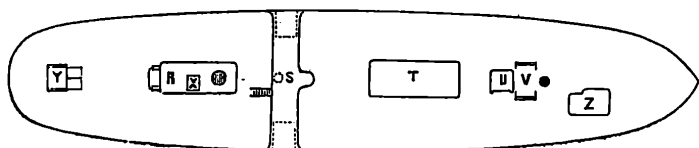
Продольный разръвъ.



Планъ подъ палубою.



Планъ надъ палубою.



- A. Машинная.
- B. В. Лестовый.
- C. Цѣпной'варъ.
- D. Помѣщеніе для водяного балласта.
- E. Шпанцы.
- F. F. Склады угля.
- G. Каюта угольщиковъ.
- H. " машиниста.
- K. Провіантовый.
- L. Капитанская каюта.
- M. Каюта штурмана.
- N. Кухня.
- O. Кладовая.
- Q. Q. Шпаны.
- R. Машинный кожухъ.
- S. Командный мостъ.
- T. Люкъ въ ластовый трюмъ.
- U. Сходъ въ провіантскую.
- V. Шпиль.
- X. Сходъ съ машинъ.
- Y. " на шпанцы и къ машинисту.
- Z. " въ капитанскую каюта, въ капитаншину и пр.

бавленныхъ судовъ, изъ которыхъ каждое само по себѣ достойно занимать мѣсто въ лѣтописяхъ мореплаванія. Для легкости обозрѣнія упомяну здѣсь только, что при началѣ путешествія, описываемаго въ этой книгѣ, слѣдующія четыре судна были въ моемъ распоряженіи:

1. *Вега*, управляемая капитанъ-лейтенантомъ шведскаго флота Л. Паландеромъ; объѣхала всю Азію и Европу.

2. *Лена*, управляемая капитаномъ, или шкиперомъ звѣроловныхъ кораблей; была первымъ судномъ, проникшимъ съ Атлантическаго океана на рѣку Лену.

3. *Фрасеръ*, подъ командой торговаго капитана Эмиля Нильсона, и

4. *Экспрессъ*, подъ командой торговаго капитана Гундерсена; оба были первыми, доставившими съ Енисея грузъ хлѣба въ Европу.¹

При покупкѣ Веги для экспедиціи, она была продавцемъ описана такъ:

„Пароходъ Вега построенъ въ Бремергафенѣ, въ годы 1872 и 1873, изъ лучшаго дуба, для акціонерной компаніи „Ледовитое море“ и подъ ея особеннымъ наблюденіемъ. Признанъ, отъ компаніи Веритасъ, перво-разряднымъ на 12 лѣтъ. Размѣры Веги: 357 регистровыхъ тоннъ, или 299 тоннъ нетто. Построена и употреблялась для звѣриной и рыбной ловли на сѣверномъ Ледовитомъ морѣ и снабжена всѣми для того нужными и употребительными скрѣпленіями. Кромѣ обыкновенной кладки бортовъ изъ дуба, судно снабжено еще особенной такъ называемой ледовой обшивкой вездѣ, куда можно предположить доступность для льдинъ, тѣснящихъ суд-

¹ Первый грузъ товаровъ изъ Европы въ Енисей былъ доставленъ мною на Имерѣ въ 1876 году. Первымъ судномъ, пришедшимъ съ Енисея на воды Атлантическаго океана была *Заря*, судно, построенное для Михайла Константиновича Сидорова, въ Енисейскѣ, а оттуда приведенное въ С.-Петербургъ русскимъ шкиперомъ *Шваненбергомъ*, въ 1877-мъ году.