

**Нансен Фритъф**

**Среди льдов и во мраке  
ночи**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3  
ББК 84-4  
Ф89

Ф89      **Фритъоф Н.**  
Среди льдов и во мраке ночи / Нансен Фритъоф – М.: Книга по Требованию,  
2022. – 283 с.

**ISBN 978-5-519-98627-4**

Загл. ориг: "Fram over Polhavet. Den norshe polar foerd 1893-96"Пер. также  
под загл: "В стране льда и ночи"; "Во мраке ночи и во льдах"

**ISBN 978-5-519-98627-4**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2022

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 первозданном 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](http://www.samizday.ru/reprint)



## ВВЕДЕНІЕ.

Наши предки, древніе норманны (викинги), были первыми полярными мореплавателями. Начиная съ восемнадцатаго вѣка, въ то время, когда другіе морскіе народы не отваживались разстаться съ плаваніемъ вдоль береговъ, наши предки пересѣкали вдоль и поперекъ сѣверныя моря, открыли Исландію и Гренландію, заселили эти страны, нашли въ послѣдствіи Америку и не боялись переплывать весь Атлантическій океанъ, отъ Гренландіи до Норвегіи. На своихъ безпалубныхъ судахъ имъ не одинъ разъ приходилось выдерживать трудную борьбу со льдами у гренландскихъ береговъ, и, конечно, немало этихъ храбрецовъ погибло.

Не одна только погоня за приключеніями побуждала пускаться въ эти опасныя плаванія, но и нужда въ новыхъ мѣстахъ для многихъ безпечныхъ удалыхъ молодцовъ, для которыхъ было мало простора въ Норвегіи. Уже Оттаръ, находившійся въ 890 году при дворѣ короля Альфреда въ Англіи, предпринялъ плаваніе для изслѣдованія протяженія странъ, или, какъ онъ самъ говоритъ о себѣ: «въ немъ сказалось божественное внушеніе и желаніе извѣдать и показать, какъ далеко простирается суша къ сѣверу, и живутъ-ли люди на далекомъ сѣверѣ, по ту сторону пустыни». Онъ прожилъ нѣкоторое время въ сѣверной части Гельгенланда, вѣроятно въ Бьёркѣ, объѣхалъ Нордкапъ и проникъ на востокъ до Бѣлаго моря.

Адамъ Бременскій, извѣстный историкъ и географъ, въ 1705 г. пишетъ, что Гаральдъ Гардрадъ, испытанный король норвежцевъ, предпринялъ морское путешествіе къ сѣверу и «изслѣдовалъ на своихъ корабляхъ протяженіе Сѣвернаго океана; но мракъ спустился передъ пучиной на пороги исчезающаго міра, и онъ, повернувъ свои корабли, съ трудомъ ушелъ отъ неизмѣримой пропасти».

Какъ далеко проникъ Гаральдъ, никому неизвѣстно, но во всякомъ случаѣ онъ былъ одинъ изъ первыхъ мореплавателей въ полярныя страны, котораго только жажда знанія тянула туда.

Что въ старину имѣли довольно вѣрное представленіе объ этихъ странахъ, видно изъ одного сочиненія XVІІІ в.—«Королевскаго зеркала», въ немъ говорится:

«Какъ только удастся одолѣть обширное пространство бурнаго моря, встрѣчаютъ въ океанѣ такое громадное количество льда, подобное которому не видано нигдѣ въ цѣломъ свѣтѣ. Иныя льдины такъ плоски, какъ будто онѣ замерзли на самомъ морѣ; онѣ имѣютъ въ толщину то 4, то 5 локтей и тянутся такъ далеко

въ море, что нерѣдко приходится итти по льду четыре и болѣе дней, чтобы достигнуть суши.

«Но эти ледяныя массы встрѣчаются болѣе къ сѣверу-востоку или къ сѣверу отъ суши, чѣмъ къ югу, юго-западу или западу...

...«Эти ледяныя массы имѣютъ странную природу. Иногда онѣ лежатъ такъ тихо, какъ только возможно, раздѣленные полыньями или большими фіордами; по временамъ же онѣ плывутъ столь сильно и стремительно, что не отстаютъ отъ корабля, несомая попутнымъ вѣтромъ, но онѣ плывутъ одинаково часто противъ вѣтра, какъ и по вѣтру».

Прошли сотни лѣтъ, прежде чѣмъ снова стали предпринимать плаваніе въ сѣверныя воды. На этотъ разъ выступили уже на борьбу со льдами другіе народы, въ особенности голландцы и англичане.

Вѣря въ существованіе свободнаго ото льда моря на крайнемъ сѣверѣ, полярные европейскіе мореплаватели долго искали сѣверо-восточнаго и сѣверо-западнаго морскихъ проходовъ къ богатствамъ Китая (Китая) и Индіи. Ледъ всюду преграждалъ путь въ южныхъ широтахъ, тѣмъ не менѣе они искали прохода дальше къ сѣверу; наконецъ, стали искать дорогу черезъ самый полюсъ.

Какъ ни нелѣпа была эта теорія, тѣмъ не менѣе она принесла большую пользу человѣчеству, такъ какъ, благодаря всѣмъ этимъ попыткамъ, наши знанія о землѣ значительно расширились. Слѣдовательно, никакой трудъ въ цѣляхъ изслѣдованія не остается безполезнымъ, даже когда онъ исходитъ изъ ошибочныхъ предположеній.

По различнымъ дорогамъ, при помощи самыхъ разнообразныхъ средствъ пытались отважные моряки проникнуть въ это царство ночи. Первые попытки были сдѣланы на судахъ плохо приспособленныхъ, для борьбы со льдомъ. Плохія суда древнихъ норманновъ, какъ и маленькія неуклюжія каравеллы первыхъ англійскихъ и голландскихъ полярныхъ мореплавателей, одинаково не годились для подобныхъ предпріятій. Но мало-по-малу научились строить суда, болѣе пригодныя къ существующимъ условіямъ, и направлять ихъ смѣлѣе посреди наводящихъ ужасъ ледяныхъ глыбъ.

Еще задолго до полярныхъ экспедицій необразованные народы сѣвера Азіи и Америки употребляли для развѣздовъ по этимъ ледянымъ пустынямъ сани, въ которыя запрягали собакъ. Уже въ семнадцатомъ и восемнадцатомъ столѣтіяхъ русскіе совершали весьма далекія путешествія на саняхъ и снимали карты сибирскихъ береговъ отъ границъ Европы до Берингова пролива. Такія поѣздки они совершали не только вдоль береговъ, но и переходили по плывущему льду на Ново-Сибирскіе острова <sup>1)</sup>, даже еще сѣвернѣе, перенося при этомъ невѣроятныя лишенія. И въ Америкѣ санями уже давно воспользовались англичане для изслѣдованія береговъ Ледовитаго океана. Въ этихъ поѣздкахъ часто бывало, что сани тащились исключительно или отчасти людьми. Такимъ способомъ Альбертъ Маркгамъ въ 1876 г. проникъ дальше всѣхъ въ полярныя страны.

<sup>1)</sup> Ново-Сибирскіе острова посѣтилъ впервые въ 1770 г. купецъ Ляховъ.

Американецъ Пири (Peary) примѣнилъ на Гренландскомъ ледяномъ плато совершенно другой способъ путешествія, пользуясь возможно меньшимъ количествомъ людей и возможно большимъ количествомъ собакъ.

Значеніе собакъ для путешествій на саняхъ было мнѣ яснымъ до моей поѣздки въ Гренландію, и если я тамъ ими не пользовался, то это произошло только отъ того, что мнѣ не удалось достать пригодныхъ ѣзовыхъ собакъ <sup>1)</sup>.

Третій способъ путешествія, примѣняемый въ изслѣдованіи арктическихъ странъ, можно назвать *на лодкахъ* и *на саняхъ*. Первымъ воспользовался этимъ способомъ въ цѣляхъ изслѣдованія Парри (Parry), который во время знаменитой своей попытки добратъся до полюса, въ 1827-мъ году, оставилъ свой корабль на сѣверномъ берегу Шпицбергена и двинулся къ сѣверу съ лодками, которыя онъ тащилъ на саняхъ. Ему удалось пройти до 82°45', наивысшей широты, до которой еще никто до него не доходилъ; по отсюда ледяное поле, по которому онъ шелъ къ сѣверу, теченіемъ понесло къ югу, и ему пришлось вернуться.

Но мало кому приходило въ голову воспользоваться примѣромъ эскимосовъ: жить на ихъ манеръ и, вмѣсто тяжелыхъ лодокъ, возить съ собою легко тащимые собаками *кайки*. Никто еще не сдѣлалъ попытки примѣнить этотъ способъ.

При помощи всѣхъ этихъ различныхъ способовъ передвиженія, изслѣдователи старались проникнуть въ полярныя страны четырьмя различными путями: черезъ проливъ Смита, море между Гренландіей и Шпицбергеномъ, море у Земли Франца-Иосифа и Беринговъ проливъ. Путь, по которому чаще всего пытались въ ближайшее къ намъ время достигнуть полюса, былъ Смитовъ проливъ, по той причинѣ, что американскіе изслѣдователи слишкомъ поспѣшно стали утверждать, что существуетъ открытое полярное море, простирающееся, будто бы, необозримо на сѣверъ. Однако, всѣ экспедиціи были остановлены здѣсь громадными массами льдовъ, двигавшимися къ югу и напивавшими на берега. Важнѣйшая экспедиція, слѣдовавшая по этому пути, была англійская, дѣйствовавшая съ 1875 — 76 гг. подъ начальствомъ Нэрса (Nares) и снаряженная съ большими денежными затратами. Съ невѣроятными трудами и лишеніями сопровождавшему Нэрса командору Маркгаму удалось достигнуть наивысшей для того времени широты 83°20'. Этой экспедиціей, по мнѣнію Нэрса, была доказана навсегда невозможность достигнуть полюса по этому пути.

Во время пребыванія въ тѣхъ же краяхъ экспедиціи Грили (Greely) въ 1881—84 гг., Локвудъ (Lockwood) проникъ только на четыре минуты сѣвернѣе Маркгама. До нашей экспедиціи это была самая сѣверная точка въ нашемъ полушаріи, которой коснулась нога человѣка.

Въ морѣ между Гренландіей и Шпицбергеномъ дѣлались многія попытки достигъ полюса. Но всѣмъ изслѣдователямъ приходилось остановиться значительно южнѣ. Такъ, нѣмецкая экспедиція 1869 — 70 гг., посѣтившая тѣ же воды подъ начальствомъ Колдевея (Koldewey), достигла на саняхъ вдоль восточнаго берега Гренландіи до 77° ш. Вдоль этого берега полярное теченіе несетъ къ югу громадныя массы льда, вслѣдствіе этого данная мѣстность является, несомнѣнно, одной изъ наименѣе благоприятныхъ для движенія къ полюсу. Лучше условія у Шпицбергена. Благодаря теплomu теченію, направляющемуся къ сѣверу вдоль западныхъ береговъ Шпицбергена, море остается здѣсь свободнымъ ото льда дальше 80°; несомнѣнно, въ этомъ мѣстѣ

<sup>1)</sup> См. мое сочиненіе: «На лыжахъ черезъ Гренландію».

можно всего лучше и легче достигнуть высокихъ широтъ по свободному отъ льда фарватеру.

Далѣ къ востоку условія, представляемыя льдами, менѣе благопріятны, и лишь немногія экспедиціи направляли свой путь черезъ эти мѣстности. Австро-венгерская экспедиція 1872—74 г., бывшая подъ начальствомъ Вейпрехта (Weyprecht) и Пайера (Payer), задалась первоначально цѣлью отыскать Сѣверо-восточный проходъ, но уже при первой встрѣчѣ со льдомъ, у сѣвернаго конца Новой Земли, была охвачена имъ, увлечена теченіемъ къ сѣверу и открыла Землю Франца-Иосифа, откуда Пайеръ пытался достигъ полюса на саняхъ, но ему удалось достигнуть  $82^{\circ}5'$  сѣв. широты на одномъ островѣ, который онъ назвалъ Землей Кронпринца Рудольфа. Къ сѣверу отсюда онъ увидѣлъ обширную массу суши, которую онъ назвалъ Землею Петерманна. Позднѣе, въ 1880 и въ 1881—82 годахъ, Землю Франца-Иосифа два раза посѣтилъ англичанинъ Лейфъ-Смитъ (Leigh-Smith), а въ настоящее время тамъ находится англійская экспедиція Джэксонъ Гармсворта (Jackson-Harmsworth).

Первою попытку проникнуть къ полюсу черезъ Беринговъ проливъ была экспедиція Кука (Cook) въ 1776 году, послѣднюю — несчастная экспедиція «Джаннеты» въ 1879—81 гг., руководимая Де-Лонгомъ (De Long), лейтенантомъ американскаго флота. «Джаннета» была затерта льдами 6 сентября 1879 года, подъ  $71^{\circ} 35'$  с. ш. и  $175^{\circ} 6'$  в. д., южнѣ Земли Врангеля, — небольшого острова, — и подвигалась въ продолженіе двухъ лѣтъ, вмѣстѣ со льдомъ, въ направленіи къ западу и сѣверо-западу, пока не затонула, наконецъ, 12 іюня 1881 г., къ сѣверу отъ Ново-Сибирскихъ острововъ, подъ  $77^{\circ} 15'$  с. ш. и  $154^{\circ} 59'$  в. д.

Слѣдовательно, ледъ повсюду препятствовалъ челоуѣку въ его попыткахъ проникнуть къ полюсу.

Итакъ, чтобы одолѣть льды и достигнуть полюса, необходимо было изобрѣсти новыя средства и выбрать другой путь. *Но гдѣ лежалъ настоящий путь?*

Осенью 1884 года я случайно прочелъ въ одной норвежской газетѣ, что на юго-западномъ берегу Гренландіи найдены нѣкоторые предметы съ «Джаннеты». Профессоръ Монъ допускалъ, что предметы эти могли быть перенесены на льдинѣ поперекъ Полярнаго моря. Мнѣ стало тотчасъ яснымъ, что этой находкой указываетъ путь. Если льдина могла переплыть черезъ неизвѣстное пространство, то тѣмъ же «дрейфомъ» можно воспользоваться и въ цѣляхъ научнаго изслѣдованія, — и планъ былъ избранъ. Прошло, однако, много лѣтъ, прежде чѣмъ я, наконецъ, въ февралѣ 1890 г., послѣ моего возвращенія изъ Гренландской экспедиціи, изложилъ его передъ Географическимъ Обществомъ въ Христианіи.

Я сказалъ тогда:

«Джаннета» подвигалась въ теченіе двухъ лѣтъ, затертая льдами, отъ острова Врангеля до Ново-Сибирскихъ острововъ. Три года спустя послѣ гибели корабля, послѣдовавшей сѣвернѣе этихъ острововъ, были найдены *по ту сторону полюса*, на плывущихъ льдинахъ, по близости Юліанегаба (Julienhaab), у юго-западнаго берега Гренландіи, нѣкоторые предметы, по всѣмъ признакамъ принадлежавшіе затонувшему кораблю и донесенные до Гренландіи, очевидно, вмержшими въ ледъ.

«Очевидно, что ледяная глыба съ вещами, принадлежавшими «Джаннетѣ», проплыла отъ мѣста гибели этого судна до Юліанегаба.

«Какимъ же путемъ эта ледяная глыба достигла западнаго берега Гренландіи?

«Профессоръ Монъ (Mohn) уже въ ноябрѣ 1884 года доказалъ, что она не могла плыть инымъ путемъ, какъ черезъ полюсъ.

«Черезъ проливъ Смита эта льдина никоимъ образомъ не могла пройти, такъ какъ течение оттуда идетъ вдоль западной стороны Баффинава залива; въ этомъ случаѣ она была бы принесена къ Баффиновой Землѣ или къ Лабрадору, а не къ западному берегу Гренландіи. Течение имѣетъ вдоль этого берега сѣверное направленіе и является продолженіемъ Гренландскаго полярнаго теченія, спускающагося вдоль восточнаго берега Гренландіи, огибающаго мысъ Феруэлль и поднимающагося вдоль западнаго берега. Только съ этимъ теченіемъ могла приплыть сюда льдина.

«Но вопросъ заключается въ томъ: *какимъ путемъ она шла*, чтобы отъ Ново-Сибирскихъ острововъ достигнуть восточнаго берега Гренландіи?

«Разстояніе отъ Ново-Сибирскихъ острововъ до восточнаго берега Гренландіи, подъ 80° широты, составляетъ 1.360 мор. миль; разстояніе отъ выше названнаго мѣста до Юліанегаба 1.540 миль; оба выѣстъ — 2.900 миль. Этотъ путь былъ сдѣланъ въ 1.100 дней, что составляетъ суточную скорость въ 2,6 мили. Время, потребовавшееся найденнымъ предметамъ, для того, чтобы достигнуть Юліанегаба, послѣ того какъ они были донесены до 80° широты, не трудно вычислить, такъ какъ течение вдоль восточнаго берега Гренландіи хорошо извѣстно. Судя по существующимъ даннымъ, надо принять, что предметамъ этимъ нужно было, по крайней мѣрѣ, 400 дней, чтобы совершить указанный путь; остается 700 дней, какъ самый длинный промежутокъ, въ теченіе котораго остатки «Джаннеты» могли приплыть отъ Ново-Сибирскихъ острововъ до 80° широты. Если предположить, что предметы избрали кратчайшій путь, т.-е. черезъ полюсъ, то это дастъ намъ суточную скорость приблизительно въ 2 морскихъ мили. Если же принять путь къ Ю. отъ Земли Франца-Иосифа и Шпицбергена, то скорость передвиженія должна быть больше. Но скорость въ двѣ мор. мили въ сутки вполнѣ совпадаетъ со скоростью, которую «Джаннета» имѣла въ концѣ своего пути—отъ 1 янв. до 12 июня 1881 года. Въ это время она двигалась именно со среднею суточною скоростью, немногимъ большею, 2 мор. миль. Средняя же скорость во время всего періода дрейфа «Джаннеты» составляетъ всего 1 морскую милю въ сутки.

«Но существуютъ еще другія доказательства, что теченіе проходитъ черезъ полюсъ—отъ Берингова моря на одной сторонѣ до Атлантическаго океана на другой.

«Такъ, была найдена на восточномъ берегу Гренландіи среди наноснаго лѣса *метательная дощечка*, подобная тѣмъ, какія употребляютъ эскимосы, чтобы пускать въ птицъ свои стрѣлы и гарпуны, но совершенно иного устройства, чѣмъ употребляемая эскимосами на западномъ берегу. Кроме того, въ Гренландіи не растутъ вовсе деревьевъ, которыми бы можно было пользоваться для постройки лодокъ, саней и другихъ издѣлій. Наносный лѣсъ, приносимый полярнымъ теченіемъ къ восточному берегу Гренландіи и затѣмъ плывущій на сѣверъ вдоль западнаго берега, составляетъ поэтому для гренландскихъ эскимосовъ условіе весьма важное для ихъ существованія.

«Изъ двадцати пяти же стволовъ плавшаго лѣса, собранныхъ арктической экспедиціей Кольдевея (Koidewey), семнадцать принадлежали сибирской лиственницѣ.

«Помню также, что по словамъ нѣмецкаго ботаника Гризебаха гренландская флора заключаетъ въ себѣ цѣлый рядъ сибирскихъ формъ, которыя едва ли могли проникнуть туда, если бы сѣмена ихъ не были занесены теченіемъ, соединяющимъ двѣ страны.

«Но это еще не все: въ Датскомъ проливѣ (между Исландіей и Гренландіей) я нашелъ на льду большія количества ила, вынесеннаго, повидимому, сибирскими рѣками.

«Сопоставляя все сказанное, мы принуждены придти къ заключенію, что *гдѣ-нибудь между полюсомъ и Землей Франца-Иосифа проходитъ теченіе изъ Сибирскаго Ледовитаго моря къ восточному берегу Гренландіи.*

«Если обратиться къ разсмотрѣнію *условіи распределенія вѣтровъ и воздушнаго давленія* надъ Полярнымъ моремъ, то, повидимому, изъ нихъ также слѣдуетъ возникновеніе теченія черезъ полюсъ въ указанномъ направленіи. Отъ Атлантическаго океана, къ югу отъ Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа, простирается въ Сибирскій Ледовитый океанъ поясъ низкаго давленія (зона минимума). По известнымъ законамъ, на южной сторонѣ этого пояса вѣтры должны имѣть преимущественно направленіе съ З. на В.; это должно вызывать восточное теченіе вдоль сѣвернаго берега Сибири, которое, дѣйствительно, и существуетъ. Вѣтры же сѣверной стороны зоны минимума должны дуть преимущественно въ направленіи съ В. на З. и вызывать, слѣдовательно, теченіе, направленное къ З. и идущее, какъ показано раньше, черезъ полюсъ въ Гренландское море.

«На основаніи всего этого я считаю вполне возможнымъ попасть въ теченіе, проходящее черезъ полюсъ, съ той стороны отъ полюса, гдѣ оно направляется къ С., и съ помощью его проникнуть въ неизвѣстныя области. Если всѣ прежнія экспедиціи не имѣли успѣха, то только потому, что онѣ направлялись въ моря, гдѣ существуетъ теченіе на югъ; такимъ образомъ имъ приходилось бороться противъ теченія.

---

«Мой планъ вкратцѣ таковъ. Я предполагаю построить судно возможно меньшихъ размѣровъ и возможно большей крѣпости; оно должно имѣть какъ разъ такую величину, чтобы вмѣстить запасъ угля и провіанта для 12 человѣкъ на 5 лѣтъ. Судно примѣрно въ 170 тоннъ (брутто), я думаю, удовлетворить этимъ условіямъ. Оно должно имѣть машину такой силы, чтобы проходить въ часъ 6 морскихъ миль, но, кромѣ того, корабль долженъ быть снабженъ полнымъ запасомъ парусовъ. Самое важное въ такомъ суднѣ, это — чтобы оно могло выдерживать давленіе льда. Оно должно имѣть настолько косые бока, чтобы ледъ, напирая на него, не могъ получить твердой опоры, — какъ это было въ случаѣ «Джаннеты» и другихъ судовъ, которыми располагали арктическія экспедиціи, — но, напротивъ того, поднималъ бы его вверхъ. По той же самой причинѣ судно должно быть невелико, такъ какъ, независимо отъ того, что съ такимъ судномъ легче маневрировать, оно, подвергаясь напору льда, скорѣе подымается вверхъ; къ тому же такому судну легче придать значительную крѣпость. Само собой разумѣется, что оно должно быть построено изъ отборнаго матеріала. Корабль такой формы и величины не будетъ хорошимъ и удобнымъ ходкомъ въ морѣ, но это не имѣетъ большого значенія въ фарватерѣ, наполненномъ льдомъ, какъ интересующій насъ здѣсь. Правда, корабль долженъ пройти большой путь по открытому морю, прежде чѣмъ онъ проникнетъ въ высшія широты. Но настолько непригоднымъ онъ все-таки не будетъ, чтобы на немъ вообще нельзя было подвигаться впередъ, хотя пассажиры, страдающіе морскою болѣзнію, и принуждены будутъ заплатить дань морской богинѣ.

«Разъ имѣется такое судно и экипажъ изъ 10, или самое большое 12 крѣпкихъ, старательно отобранныхъ людей, снабженный на пять лѣтъ необходимымъ провіантомъ, на столько хорошимъ и приспособленнымъ, на сколько это только возможно для располагаемыхъ нашимъ временемъ средствъ,—то, думаю я, предпріятіе можно считать обезпеченнымъ. На такомъ суднѣ, лѣтомъ, какъ только условія льда позволятъ, мы постараемся проникнуть черезъ Беринговъ проливъ и далѣе къ западу, вдоль сѣвернаго берега Сибири, къ Ново-Сибирскимъ островамъ <sup>1)</sup>).

«По прибытіи къ Ново-Сибирскимъ островамъ слѣдуетъ наилучше воспользоваться временемъ въ цѣляхъ ознакомленія съ условіями теченія и льда и затѣмъ выжидать наиболѣе благоприятнаго момента, который бы позволилъ проникнуть возможно далѣе къ С. по свободному отъ льда фарватеру. Судя по имѣющимся отъ американскихъ китолововъ свѣдѣніямъ о распространеніи льдовъ къ С. отъ Берингова пролива, это можетъ случиться, приблизительно, въ августѣ или въ началѣ сентября.

«Уловивъ надлежащій моментъ, мы попытаемся проникнуть среди льдовъ насколько возможно далѣе къ С. Что такимъ образомъ мы пройдемъ, вѣроятно, далѣе самыхъ сѣверныхъ изъ Ново-Сибирскихъ острововъ, объ этомъ можно заключить, между прочимъ, и на основаніи наблюденій экспедиціи «Джаннеты».

«Проникнувъ къ С. отъ Ново-Сибирскихъ острововъ, мы окажемся въ полосѣ теченія, которымъ была несена «Джаннета»; тогда останется только пробиваться возможно далѣе на С., пока судно не будетъ сковано льдомъ <sup>2)</sup>). Тогда выбираемъ удобное мѣсто, укрѣпляемъ судно и предоставляемъ льду громоздиться вокругъ, сколько угодно, — чѣмъ больше, тѣмъ лучше; судно будетъ этимъ только приподниматься и сидѣть прочно и крѣпко. До нѣкоторой степени возможно, что подъ вліяніемъ давленія оно ляжетъ на бокъ, но это не имѣетъ большого значенія. Съ этого времени корабль перестаетъ быть перевозочнымъ средствомъ и обращается въ квартиру, а теченіе понесетъ его впередъ.

«Такимъ способомъ экспедиція будетъ подвигаться, по всей вѣроятности, черезъ полюсъ и далѣе въ море между Гренландіей и Шпицбергенomъ. Здѣсь, достигнувъ 80° широты или даже раньше, если это будетъ лѣтомъ, мы получимъ возможность освободить нашъ корабль изъ льдовъ и направимся затѣмъ домой. Если же кораблю придется преждевременно погибнуть, — что, конечно, возможно, хотя, благодаря прочности и особому устройству судна и мало вѣроятно, — то экспедиція все-таки не потерпитъ неудачи, такъ какъ обратный путь пройдетъ съ теченіемъ черезъ полюсъ къ сѣверо-атлантическому бассейну. Льда имѣется достаточно, чтобы на немъ плыть, и подобнаго рода плаваніе мы испробовали уже ранѣе (у восточнаго берега Гренландіи). Если-бъ экспедиція «Джаннеты» была снабжена достаточнымъ провіантомъ и если-бъ она осталась на льдинѣ, на которой она покинула найденные

<sup>1)</sup> Если вначалѣ я полагалъ пройти черезъ Беринговъ проливъ, то это потому, что съ той стороны, казалось мнѣ можно всего вѣрнѣе и скорѣе достигнуть Ново-Сибирскихъ острововъ. При болѣе тщательномъ изслѣдованіи я пришелъ къ заключенію, что это сомнительно, и рѣшилъ избрать кратчайшій путь — черезъ Карское море и затѣмъ къ сѣверу мимо мыса Челюскина.

<sup>2)</sup> Какъ мною было впоследствии выяснено въ моемъ сообщеніи въ Лондонѣ (Geographical Journal, 1893), я предполагалъ направиться къ С. вдоль западнаго берега Ново-Сибирскихъ острововъ въ томъ предположеніи, что изливаемая Леной теплая вода должна освобождать здѣсь море ото льда.

впослѣдствіи предметы, то исходъ ея былъ бы, несомнѣнно, совершенно инымъ, чѣмъ онъ былъ на самомъ дѣлѣ.

«Судно въ случаѣ напора льда не можетъ потонуть такъ быстро, чтобы не осталось времени перебраться со всѣми пожитками и провіантомъ на крѣпкую ледяную глыбу, заранѣе выбранную на этотъ случай. Здѣсь мы разбиваемъ взятыя съ собою палатки, а чтобы вѣрнѣе сохранить нашъ провіантъ и другія вещи, мы не складываемъ ихъ въ одно мѣсто, но распредѣляемъ по льду и кладемъ на деревянные плоты, построенные изъ досокъ и балоковъ. Этимъ устранивается возможность потопленія провіанта въ случаѣ, если льдина подъ нами треснетъ. Известно, что вслѣдствіе раскола льдины экипажъ «Ганзы», плывшій на льдахъ въ теченіе болѣе полугода вдоль восточнаго берега Гренландіи, потерялъ часть своего имущества.

«Отсюда видно, что какъ ни велики были бы трудности подобнаго предпріятія, все же онѣ не на столько значительны, чтобы ихъ нельзя было преодолѣть при помощи заботливаго снаряженія, удачнаго выбора участниковъ и цѣлесообразнаго направленія экспедиціи и достигнуть при этомъ хорошихъ результатовъ. Я могъ съ одинаковой увѣренностью рассчитывать какъ на то, что мнѣ удастся достигнуть открытаго моря между Гренландіей и Шпицбергенемъ, такъ и на то, что попаду у Ново-Сибирскихъ острововъ въ теченіе «Джаннеты».

«Проходить ли теченіе «Джаннеты» прямо черезъ полюсъ, или идетъ ли оно между послѣднимъ и Землей Франца-Иосифа?

Я думаю, что это имѣетъ мало значенія; мы отправляемся не для того, чтобы отыскать математическую точку, образующую сѣверный конецъ земной оси, такъ какъ, по моему мнѣнію, достиженіе этой точки имѣетъ само по себѣ небольшое значеніе, — но чтобы изслѣдовать невѣдомыя области земли, окружающія полюсъ.

---

Я долженъ сознаться, что въ Норвегіи и за ея предѣлами мой планъ встрѣтилъ по большей части возраженія, и большинство полярныхъ путешественниковъ и авторитетовъ въ изслѣдованіи арктическихъ странъ высказались болѣе или менѣе открыто, что это — «чистое безуміе».

## ГЛАВА ПЕРВАЯ.

### Приготовленія.

Теперь планъ былъ составленъ, и оставалось только привести его въ исполненіе. Несмотря на кажущуюся безразсудную смѣлость плана, онъ встрѣтилъ сильную поддержку у норвежскаго правительства и короля.

Стортингъ <sup>1)</sup> разрѣшилъ отпустить мнѣ на экспедицію 280.000 кронъ (около 140.000 р.), что составило около половины всѣхъ расходовъ, остальная половина была дана королевемъ и частными лицами и обществами. Такимъ образомъ были собраны необходимыя для экспедиціи 444.340 кронъ.

Прежде всего мнѣ нужно было судно чрезвычайно прочное, способное выдержать страшный напоръ льдовъ, особенно, когда оно будетъ затерто ими. Норвежскій корабельный мастеръ Колинъ Арчеръ (Colin Archer) вполне понялъ поставленную мною ему задачу и выполнилъ работу съ рѣдкою предусмотрительностью и заботливостью. Если наше путешествіе имѣло счастливый исходъ, то этимъ мы немало обязаны этому человѣку.

Большая часть прежнихъ экспедицій не имѣли собственно специально приспособленныхъ судовъ для плаванія во льдахъ. Эта небрежность должна въ особенности поражать, если вспомнить, что на многія изъ этихъ экспедицій были затрачены громадныя суммы. Главная причина заключалась въ томъ, что путешественники стремились какъ можно скорѣе тронуться въ путь, такъ что не доставало времени для заботливаго снаряженія. Зачастую принимались за дѣло всего за два-три мѣсяца до отъѣзда. Понятно, что въ такое короткое время наша экспедиція не могла снарядиться. Если, какъ было предположено, она должна была продлиться три года, то на приготовленія къ ней нужно было столько же времени, а самый планъ былъ задуманъ еще за девять лѣтъ тому назадъ.

Проектъ за проектомъ представлялъ Арчеръ, и модель за моделью изготовлялась и отвергалась. Все требовались новыя улучшенія. Форма, въ пользу которой мы, наконецъ, рѣшились, быть-можетъ, по мнѣнію многихъ, некрасива, но прежде всего мы заботились, чтобы придать судну такую конструкцію, при которой во время напора льда оно легко могло быть приподнято кверху, не рискуя быть раздавленнымъ ледяными глыбами.

---

<sup>1)</sup> Норвежскій парламентъ. *Переводч.*

*Фрамъ* былъ построенъ не съ тѣмъ, чтобы поражать скоростью и пригодностью къ плаванію подъ парусами, а чтобы давать прежде всего безопасное и теплое убѣжище во время нахождения среди льдовъ.

Я желалъ имѣть по возможности маленькое судно и полагалъ, что судно въ 170 регистровыхъ тоннъ будетъ имѣть достаточную вмѣстимость. Но «*Фрамъ*» получилъ значительно большіе размѣры: онъ имѣлъ брутто 402 регистровыхъ тонны и вмѣстимость нетто въ 307 тоннъ <sup>1)</sup>. Мнѣ нужно было также судно покороче, чтобы ему было легче пробираться между льдинами; большая длина, кромѣ того, является недостаткомъ при напорѣ льдовъ. Но чтобы судно, имѣющее въ то же время сильно выдающіеся бока, сохранило необходимую вмѣстимость, оно должно имѣть большую ширину, и, дѣйствительно, ширина у *Фрама* составляла приблизительно третъ длины.

Корпусъ корабля получилъ округленныя, полныя формы; носъ, корма и киль— все было закруглено, чтобы ледъ нигдѣ не могъ найти достаточно удобнаго мѣста для нападенія. Съ этой же цѣлью киль былъ настолько врѣзанъ въ корпусъ судна, что выдавался наружу лишь на 7 сантиметровъ, причемъ края его были закруглены. Цѣль заключалась въ томъ, чтобы судно, будучи гладкимъ, какъ угорь, выскальзывало изъ объятій льда.

Корпусъ получилъ спереди и сзади по острому штевню. Обоимъ концамъ была придана особенная крѣпость. Носъ сдѣланъ изъ трехъ тяжелыхъ, крѣпкихъ, дубовыхъ балокъ, расположенныхъ одна подъ другою съ совокупной толщиной въ 1,25 м.; внутри отъ нихъ шли солидные угольные шпангоуты изъ дубоваго дерева и желѣза, имѣющіе своимъ назначеніемъ соединять бока судна, а отъ нихъ идутъ въ свою очередь кницы къ бимсамъ палубы <sup>2)</sup>. Снаружи отъ носа, на передней его сторонѣ, прикрѣпленъ желѣзный штевень, на наружной сторонѣ котораго находятся желѣзныя шины, направляющіяся поперекъ носа и на каждой сторонѣ немного назадъ, какъ это обычно на промысловыхъ судахъ. Задняя часть судна получила особую, своеобразную конструкцію, такъ какъ по обѣимъ сторонамъ отъ носового и винтового штевней, имѣющихъ каждый толщину въ 65 сантим., положено по тяжелой дубовой кормовой балкѣ, повторяющей изгибъ кормы до верхней палубы, такъ что до извѣстной степени получается двойной аррьеръ-штевень (т.-е. задній, кормовой штевень). На наружной сторонѣ послѣдняго шла обшивка изъ досокъ, которая, въ свою очередь, защищена снаружи, на заднемъ концѣ судна, тяжелыми желѣзными пластинами.

Между двумя названными балками на заднемъ концѣ судна находится по туннелю для винта и руля; по этимъ туннелямъ оба они могутъ быть подняты на палубу. Такое приспособленіе для винта имѣетъ примѣненіе на всѣхъ промысловыхъ судахъ, въ тѣхъ цѣляхъ, чтобы въ случаѣ поврежденія винта напоромъ льдовъ, его легко можно было замѣнить новымъ; но по отношенію къ рулю такого приспособленія тамъ не имѣется. Въ то время какъ мы съ нашимъ небольшимъ экипажемъ и при помощи шпилья (ворота) могли въ нѣсколько минутъ поднять на палубу руль въ случаѣ внезапнаго напора льда и т. п., на промысловомъ суднѣ, какъ мнѣ при-

<sup>1)</sup> Регистровая тонна = 2240 англ. фунтамъ.

<sup>2)</sup> Угольные шпангоуты = бортовые ребра корпуса судна. Кница есть угольникъ для скрѣпленія двухъ перпендикулярныхъ брусьевъ, а бимсъ — балка, идущая отъ борта до борта, поперекъ судна и поддерживающая палубу. Штевень — вертикальный брусъ, образующій носъ судна или нижнюю часть кормы.