

НАУЧНО-

ПОПУЛЯРНАЯ

БИБЛИОТЕКА

ВЫПУСК V

М. ДЬЯКОНОВ

ПУТЕШЕСТВИЕ  
В ПОЛЯРНЫЕ  
СТРАНЫ

1 9 3 1

ПРИЛОЖЕНИЕ **В** вестник  
к журналу **З**нания



НАУЧНО-  
ПОПУЛЯРНАЯ  
БИБЛИОТЕКА

ПРИЛОЖЕНИЕ  
К ЖУРНАЛУ  
ВЕСТНИК ЗНАНИЯ  
ВЫПУСК 5

---

М. А. ДЬЯКОНОВ

ПУТЕШЕСТВИЯ  
В ПОЛЯРНЫЕ  
СТРАНЫ

ОЧЕРК ИЗ ИСТОРИИ  
ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЙ

ЛЕНИНГРАДСКОЕ  
ОБЛАСТНОЕ  
ИЗДАТЕЛЬСТВО

1 9 3 1

---



Типография им. Володарского. Ленинград, Фонтанка 57.

Ленинградский Областлит № 12288,

Заказ № 1471.

Тираж 10.000.



## Предисловие

За последние годы во всем мире повысился интерес и к полярным исследованиям и к вопросам, связанным с этими исследованиями. Одновременно произошел перелом в самой технике исследований, приведший к коренному изменению методов, которыми стали пользоваться в этой области. Если Нансен положил начало новой эре, первым применив собачьи запряжки и легкие по своей конструкции сани, то Амундсен первый рискнул предпринять более или менее продолжительный полет над льдами на аппарате тяжелее воздуха и тем самым открыл дорогу новым исследователям, завоевывающим полярные пустыни с воздуха. Многолетние полярные экспедиции отходят в вечность, и мы уже видели кратковременные перелеты через обширные ледяные пространства на мощных дирижаблях или аэропланах.

Империалистическая война помешала развитию и осуществлению ряда замыслов в обширной области исследования полярных и приполярных стран. Но вслед за ее окончанием резко выступили противоречия интересов различных государств и в вопросах о „зоне влияния“ в полярных областях, и на пороге двадцатых годов нашего столетия не раз наблюдались осложнения, с полнейшей определенностью доказывавшие правильность того положения, что за историю человечества не было почти ни одной сколько-нибудь крупной полярной экспедиции, которая не проследовала бы экономических целей. Мы знаем о попытке Америки и Англии наложить руки на остров Врангеля, лежащий у северо-восточных берегов Азии; нам известны конфликты, возникавшие из-за Земли Франца-Иосифа, которая отошла к СССР в виду нахождения ее в нашем полярном секторе. Мы понимаем, что не без борьбы признано за Норвегией право на Шпицберген; мы читали об острове Буве в Южном Ледовитом океане — норвежской базе в той области, которая является теперь самой богатой по китоловному промыслу. Все



это лишь некоторые наугад выбранные нами моменты, и притом моменты, относящиеся к самому недавнему времени. Но стоит только отойти дальше в глубь веков, проанализировать внимательнее и глубже создавшееся положение, как мы с еще большей ясностью увидим, что прежде всего экономика, а не страсть к чистой науке, гонит мореплавателя-исследователя на далекий север или юг!

Со времени экспедиции Амундсена на корабле „Мод“ (1918—1922 г.) мы были свидетелями нескольких крупнейших полярных экспедиций. Сюда относятся две воздушных экспедиции того же Амундсена (1925 и 1926), полет к полюсу и обратно Р. Бэрда (1926), трансполярный перелет Вилькинса и Эйельсона (1928 г.), несчастная экспедиция Нобиле на „Италии“ (1928 г.), экспедиция к Южному полюсу Р. Бэрда (1929 г.). Каждая из этих экспедиций могла бы послужить вехой на долгий и долгий ряд лет, каждая из них имеет право называться совершенно исключительной и достойной быть в числе самых знаменитых, самых славных в истории человечества. Но так быстр темп нашей жизни, так стремителен ныне стал бег времен, что на протяжении всего каких-нибудь пяти-шести лет, изумленный мир увидел целый ряд блестящих экспедиций. Одновременно и в нашем Союзе начинается энергичное исследование полярных областей, т. е. полярного сектора, входящего в сферу нашего влияния. Организуются экспедиции на Землю Франца-Иосифа (1929 и 1930), систематически изучается Новая Земля (экспедиции 1921—27 гг.), отправляются далекие многолетние экспедиции на о. Врангеля, на Ново-Сибирские острова, посылаются зимовщики на Землю Франца-Иосифа и на Северную Землю и устраивается ряд полярных станций (Земля Франца-Иосифа, Северная Земля), для метеорологических, электромагнитических, геофизических и климатических наблюдений и для систематической передачи их через радиостанции. Мы здесь умышленно пропускаем Карские экспедиции.

Наконец организуется ряд блестящих спасательных экспедиций — знаменитый поход в 1928 году „Красина“, „Георгия Седова“ и „Малыгина“ на помощь итальянцам, потерпевшим крушение на „Италии“, и на поиски пропавшего без вести Амундсена и его спутников. Вспомним, что еще в 1920 году советское правительство приглашало известного норвежского полярного исследователя, капитана О. Свердруп, в качестве начальника экспедиции на ледоколе „Святогор“ (ныне „Красин“) для оказания помощи затертому во льдах в Карском море ледоколу „Соловей Будимирович“ (теперь „Малыгин“). Про-



ходит всего несколько лет, и советские моряки и исследователи уже сами спешат на помощь другим.

Все это привело, как мы уже упоминали, к повышенному интересу к полярным исследованиям, и мы за последние пять-шесть лет видим целый поток книг, посвященных тому или иному вопросу полярных исследований, появившихся за границей и у нас. Только последние три книги Амундсена вышли одновременно на 14 языках! Экспедиция Нобиле описана в книгах нескольких десятков авторов. Походу „Красина“ посвящены на десятке разных языков десятки книг. Судьба Андрэ, только что ставшая известной человечеству, уже описана чуть ли не на 36 языках. Богатеет с каждым днем и наша полярная литература. За один прошлый, 1930 год, у нас вышло в свет около 40 различных названий, относящихся как к оригинальным трудам, так и переводным. Но мы не видим до сих пор ни одной книжки, которая сообщала бы, хотя бы в самом сжатом виде, о всех без исключения крупнейших полярных экспедициях, в том числе о всех главнейших русских и советских экспедициях.

Ряд иностранных книг и книжек в значительной степени пополняет этот пробел, но обычно в них почти не упоминаются русские экспедиции. Недавно вышедшая в издании „Красной газеты“ книжка А. Альмана „Борьба за Северный и Южный полюс“ тоже не свободна от этого недостатка. Исследованию русских путешественников в ней едва отводится несколько слов. Поэтому мы поставили себе целью изложить на страницах нашей небольшой книжки, предлагаемой ныне вниманию читателя, историю всех главнейших полярных экспедиций, отводя должное место русским и нынешним советским полярным экспедициям, которые тщательно продумываются и умело осуществляются при полной поддержке уже не отдельных благотворителей или заинтересованных капиталистов, но самого государства. Конечно и прежде и теперь главнейшим двигателем экспедиций является экономика. Но СССР, снаряжая свои экспедиции, прежде всего стремится планомерно и систематически изучать все богатства, все неисчерпаемые ресурсы Союза. Мир стал тесен, и империалисты, уже поделив между собою те области и страны, которые легче поддаются эксплуатации, постепенно начали захватывать и негостеприимные и мало доступные приполярные и полярные страны, где тоже нашлась почва для развития тех или иных капиталистических предприятий. Вспомним, что торговые компании XVI—XVII веков снарядили на свой счет множество разных экспедиций, что исследование северных берегов Америки стало возможным



только благодаря деятельности Гудзоновской компании, занимавшейся скупкой у туземцев мехов, что Русско-Американская компания, столь плохо сумевшая удержать Аляску в сфере русского влияния, сделала значительный вклад в историю изучения и исследования северо-западных американских берегов.

В отличие от политики империалистических европейских и американских государств, правительство СССР ставит изучение наших полярных областей в тесную связь с пятилетним планом развития нашей промышленности и ищет в полярных странах не новых рынков сбыта, не новых районов капиталистической эксплуатации, а новых источников сырья. Нет никаких сомнений, что в наших полярных и приполярных областях будут найдены всевозможные естественные богатства: уголь, руды и т. п. Шпицберген уже дал доказательство того, что там можно выгодно эксплуатировать разработку каменно-угольных залежей; пласты выходят там на поверхность земли, а кроме того вечная мерзлота удешевляет стоимость работ, так как можно часто обходиться без дорого стоящих деревянных креплений.

Вот почему для нас важно изучение наших далеких северных окраин, и мы в своей работе старались пополнить пробел в литературе и дать хотя и краткое, но точное описание всех наиважнейших экспедиций, содействовавших делу географического исследования. Размеры книжки заставили нас ограничить свой выбор и вести изложение в чрезвычайно сжатой и краткой форме. Неизбежные при этом промахи и ошибки объясняются новизной темы и огромным материалом, который пришлось использовать в слишком конспективной форме.



## I. Ранняя история полярных путешествий.

Северные берега Старого и Нового Света омываются холодными водами огромного океана, до сих пор не изученного человечеством как следует и поэтому до сих пор еще тающего в себе множество различных загадок. На многие и многие месяцы он сковывается непостоянными льдами, которые то тянутся на сотни километров сплошными полями, то кочуют с места на место, носясь по морским волнам по прихоти ветров и течений. Из-за этих льдов океан называется Ледовитым, а вся омываемая им область — Полярной или Арктической. Слово это происходит от греческого „арктос“, что значит созвездие Медведицы. Поэтому Арктической именуется область, лежащая к северу от северного полярного круга, т. е. область северного неба с полярной звездой в созвездии Малой Медведицы — в той точке, около которой проходит ось мира. Область же, лежащая к югу от южного полярного круга, называется Антарктической.

Антарктика еще более недоступна, чем Арктика, потому что она находится дальше от стран северной цивилизации и потому стала известна человечеству значительно позднее. Кроме того страны, к ней относящиеся, по большей части очень гористы и, стало быть, лежат под вечными ледниками. Поэтому и климат там гораздо суровее и животная жизнь гораздо беднее. Представления об Антарктике очень долго были весьма туманны и неопределенны. Хотя первая страна, относящаяся к этой области, Южная Георгия, и была открыта еще в 1501 году (Америго Веспуччи), но никакими подробными и точными ее описаниями мы не располагаем. Это открытие было сделано на пять столетий позже плавания норвежцев в Гренландию. Кроме того южные полярные области не обладают теми приманками, которые заставляли многочисленных путешественников отправляться в экспедиции на север в поисках новых, более коротких путей в страны, производящие пряности. Наконец для северных полярных экспедиций имелись лучшие спорные пункты,



расположенные сравнительно недалеко от цели путешествий. Всем этим взятым вместе и объясняется то обстоятельство, что Антарктика стала изучаться значительно позднее, чем арктические области.

В своем дальнейшем изложении мы поэтому главным образом будем говорить о тех экспедициях, которые направлялись в северные полярные области, тем более интересные для нас, что в полярный сектор СССР входит огромнейшая часть этих областей и вследствие этого как ранние, так и нынешние наши экспедиции работали здесь. В Антарктике была всего лишь одна русская экспедиция, Ф. Ф. Белингсгаузена, достигшего 69° южной широты и трижды пересекавшего южный полярный круг.

Оставив в стороне мало достоверные или слишком неясные и неточные описания древнейших путешествий в полярные страны, мы перейдем сразу к средним векам, когда норвежские морские разбойники, викинги, совершили ряд смелых плаваний, в результате которых были открыты Гренландия, Исландия и даже Америка. Не всегда их путешествия бывали добровольны. Нередко буря заносила утлые ладьи викингов к неизвестным дотоле берегам. Так было и в 861 году, когда норвежец Наддодр, отправившись на Фарерские острова, вместо того попал в Исландию. Он сошел с частью экипажа на берег, чтобы пограбить, но оказалось, что страна необитаема. Впрочем другой народ, ирландцы, уже прежде посещал остров, так как позднее были найдены на берегах Исландии кресты. Несколько лет спустя, в 874 году, викинг Гюнбьерн, направляясь в Исландию, был снесен бурей к западу и открыл группу островов, за которыми вдали виднелась еще какая-то земля. Вероятно это была Гренландия. Но впервые норвежцы высадились на Гренландском побережье только в 985 году.

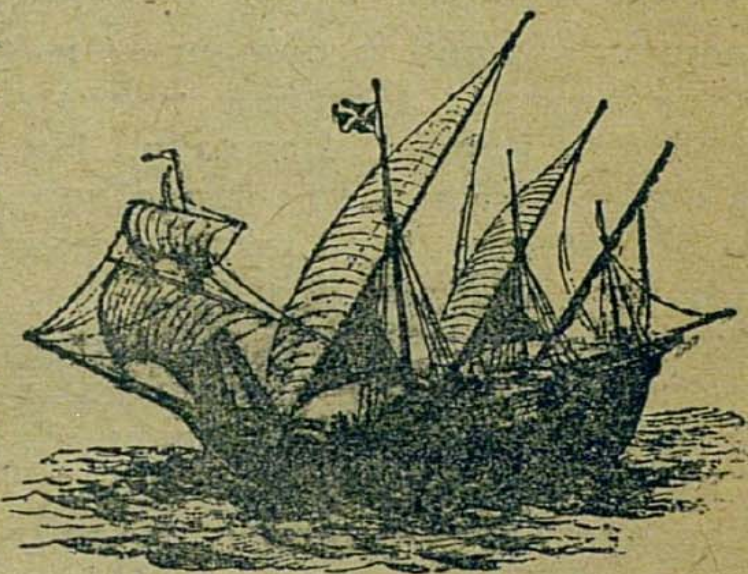
В 1000 году Лейф Эрикссон, возвращаясь в Гренландию, где он жил, сбился с пути и достиг страны, „где дико росли пшеница и виноград“. Это могли быть только берега Северной Америки, лежащие в умеренной полосе. Позднее древние скандинавы посещали Лабрадор, Нью-Фаундленд и Новую Шотландию. Таким образом за 500 лет до Колумба выходцы из Северной Европы уже бывали в Америке.

Исландия получила свое название от Флогги Вильгерварссона, описавшего эту страну своим соотечественникам в самых непривлекательных красках. Но один из его спутников утверждал, что Исландия—цветущая и плодородная страна с мягким климатом и к тому же совершенно необитаемая. Вероятно в связи с этим много скандинавов переселилось в Исландию, чему также способствовали политические смуты в Норвегии и постоянные



родовые распри. Исландия начала свою самостоятельную жизнь в качестве независимого государства, но затем в 1264 году превратилась в вассала сперва Норвегии, а затем, через столет, Дании. В области полярных исследований Исландия не играет и не играла никакой роли. Гораздо важнее поэтому открытие Гренландии, которая до самых последних дней являлась исходным пунктом для многих полярных экспедиций. При описании их мы неоднократно будем возвращаться к Гренландии. Пока же отметим здесь только, что эта страна, недолго бывшая самостоятельным государством, быстро превратилась в колонию, а затем была совершенно забыта и ее пришлось „открывать вновь“ уже в 1721 году.

До открытия Колумбом Америки (в 1492 году) мореплаватели в течение нескольких столетий не предпринимают никаких далеких путешествий—за редкими исключениями. Дошедшие до нас описания этих путешествий или крайне скудны или чрезвычайно фантастичны. Но все же нам следует отметить среди них путешествия братьев Никколо и Антонио Зено, относящиеся к концу XIV столетия. Лишь со времени знаменитых плаваний



Корабль XVI столетия.

Колумба в Европе пробуждается сильнейший интерес к новым исследованиям в поисках новых путей к несметным богатствам Индии. Эти поиски приводят многих и многих мореплавателей в холодные воды океана не только у северного побережья Америки, но и у европейских и азиатских северо-восточных берегов: кратчайший путь в Индию, кратчайший путь в Китай: исследователи мечтают отыскать или через северо-западный проход или через северо-восточный.

Как известно, Колумб вместо Индии открыл Америку, или точнее, некоторые из вест-индских островов. Из этого открытия и из последовавших за ним португальских открытий извлекли огромную пользу Испания и Португалия; первая обогащалась на западе, вторая на востоке. Известия об изумительных путешествиях Колумба вызвали большое оживление и в английских торговых кругах. Никто не сомневался в том, что Колумб открыл западный путь в Индию. Вполне естественно, что Англия решила выступить соревновательницей на этом же поприще. В результате к американским берегам была отправлена в 1496 году



первая английская экспедиция под начальством итальянца Джiovани Габота, или Джона Кабота, как его потом называли. Целью экспедиции был Китай, куда Кабот намеревался пройти северо-западным проходом, „заклучая по сферической фигуре земли“, что этот путь удобнее всякого другого. Кабот открыл у берегов Нью-Фаундленда большие рыбные банки, о которых и рассказал по своем возвращении в Англию. Этим было положено начало рыбных промыслов, которыми и сейчас занимаются у Нью-Фаундленда тысячи промысловых судов, ловящих там треску. За свои открытия Кабот получил от короля в награду 10 фунтов стерлингов!

Сын Джона Кабота, Себастьян, продолжая дело отца, нашел пролив, ведущий к большому морю. Судя по карте, это был Гудзонов пролив. Позднее тем же мореплавателем были открыты Бразилия и река Лаплата. Имя Себастьяна Кабота интересно нам еще потому, что после неудачных попыток на северо-западе по его мысли было решено начать поиски путей в Китай, Японию и „Пряные острова“ через северо-восток. В результате общество английских купцов, организовавшееся для открытий неизвестных стран, снарядило в 1553 году три корабля под начальством сэра Виллоуби. Корабли эти должны были пройти в Китай восточным путем, обогнув северное побережье Европы и следуя затем вдоль азиатских—в те времена еще совершенно неведомых—берегов. У Нордкапа буря разделила корабли. Капитан одного из них, Чэнслер, переждав непогоду в норвежской гавани Вардö, отправился дальше на восток, вошел в Белое море и прибыл наконец к устью Северной Двины, откуда потом проехал сухим путем в Москву. Этим было положено начало торговли России с Англией. Торговля стала оживленно вестись, так называемой Московско́й компание́й, через Архангельск, который был основан в 1584 году. Архангельский порт явился колыбелью русского коммерческого и военного флота и сыграл огромную роль в развитии русской заморской торговли. Ведь к концу XVII века Россия владела только одним Белым морем, через которое и велась вся торговля с Европой, главным образом с Англией и Голландией.

Печальная судьба постигла начальника экспедиции со всеми ее участниками. Он зашел с оставшимися двумя судами в небольшую гавань недалеко от Колы, спасаясь от льдов и бури, и остался там зимовать. Несколько раз он отправлял своих людей на разведки внутрь страны, но все безуспешно, и в конце-концов вся команда погибла от холода и голода. Трупы были найдены на следующую весну лопарями, доставившими в Холмогоры снаряды и товары с обоих судов.



Интересно, что во время своего плавания Виллоуби открыл в высоких сравнительно северных широтах какую-то землю. По мнению некоторых это мог быть Шпицберген, однако надо полагать, что Виллоуби видел Новую Землю.

По возвращении части спутников Чэнслера в Англию внимание торговых кругов от поисков северо-восточного прохода обратилось к России—стране почти еще неизвестной на западе, но попытки пройти в Китай и Индию этим путем тоже не были оставлены. Корабли за кораблями поплыли для торговли к Двине и к рекам Печоре и Оби в поисках путей в Индию. Та же купеческая компания снарядила в 1556 году экспедицию под начальством капитана Бурро, участника путешествия Чэнслера. Бурро прибыл в Колу, откуда совместно с русскими мореходами прошел в Печору. Оттуда он направился к о. Вайгачу, где выходил на берег. На берегу этом была найдена целая куча идолов, весьма грубой работы, некоторые из них представляли собой простые чурбашки с двумя-тремя зарубками. Очевидно Бурро побывал на мольбище самоедов на так называемом Болванском носе острова, описанном в таком же точно виде в 1824 году штурманом Ивановым.

Бурро был первым иностранным мореплавателем, побывавшим на Вайгаче и видевшим Новую Землю. Русские же мореходы бывали на Новой Земле и в средние века, хотя кроме заявлений иноземных писателей и путешественников у нас нет ни одного прямого доказательства этого. Во всяком случае уже ранние иностранные авторы (начала XVII века) приписывают русским открытие Новой Земли. Множество старинных крестов, находимых на ново-земельском побережье, и остатки становищ служат свидетельством очень раннего посещения Новой Земли русскими мореходами-промышленниками.

Но вернемся несколько назад. Вслед за английскими экспедициями на запад было отправлено несколько португальских под начальством братьев Кортереаль (1500 г.). Очевидно Португалия не удовлетворялась восточным путем в Индию, открытым Васко-да-Гамой в 1498 г., и пожелала заручиться еще и новым путем через северо-западный проход. Никаких особенных результатов экспедиции Кортереалей не дали, хотя во время их плаваний были обойдены берега Америки от Гренландии до Гудзонова пролива.

Из европейских морских держав только одна лишь Франция не принимала большого участия в борьбе за новый, кратчайший путь в Китай и Индию. Однако в 1534 г. Франциск I снаряжает экспедицию под начальством Жака Картье, который открывает залив и реку св. Лаврентия и дает название Канады открытой им обширной стране. Интересно указать здесь, что в Канаде



французы впервые видели, как индейцы курят табак, а вскоре и сами переняли этот обычай.

Спустя сорок лет англичанин Мартин Фробишер совершает три путешествия в северные приполярные области (1576—78 г.). Снаряжению этой экспедиции предшествовала пятнадцатилетняя упорная борьба. Фробишер был первым англичанином, выдвинувшим план достижения Азии через северо-западный проход. С большим трудом удалось отважному моряку собрать нужные средства, и он отправился в первое путешествие с тремя маленькими судами. Фробишер дошел до южной оконечности Гренландии, где потерял одно судно во время сильного шторма. Однако плавание продолжалось через Дэвисов пролив к Лабрадору. Здесь было найдено много блестящих камней, принятых за золото. По возвращении в Англию Фробишеру не трудно было заинтересовать в своем открытии многих богатых людей, в результате чего было создано целое акционерное общество. Северо-западный проход и кратчайший путь в Китай отошли на задний план, так как теперь разработка золотоносных копей на берегах вновь открытого пролива Фробишера сулила гораздо большие выгоды. Но найденное золото оказалось только серным колчеданом, и в конце-концов Фробишер вернулся из своего путешествия ни с чем. Впрочем географические его открытия были значительны. Фробишер исследовал море между Гренландией и арктической Америкой и привез достоверные сведения о том, что область по обеим сторонам этого моря населена эскимосами.

Неудача Фробишеровских замыслов заставила англичан снова обратиться к востоку в поисках там прохода в Азию. Общество, имевшее привилегию на торговлю с Россией, снарядило два судна под начальством Артура Петта и Чарльза Джекмана. Эта экспедиция интересна для нас тем, что она, выйдя в море в мае 1580 года, в июле пришла в Печорский залив и оттуда направилась в Югорский Шар, т. е. в пролив, отделяющий о. Вайгач от материка. Пройдя его, она пошла далее на восток, пока не оказалась среди льдов, откуда судам с большим трудом удалось выбраться. Таким образом эти мореплаватели побывали в Карском море.

Спустя пять лет английские купцы с новой энергией выставляют требование отыскать морской путь в Индию и Китай. Для этой цели снаряжается экспедиция, во главе которой становится Джон Дэвис (1585 г.). Дэвис отправился сначала к западным берегам Гренландии, которая показалась ему такой ужасной и пустынной, что он назвал ее „страной отчаяния“. Отсюда Дэвис прошел к югу и открыл пролив, носящий его имя. Осенью того же года экспедиция вернулась в Англию.



Вести, доставленные Дэвисом, были встречены торговой компанией с живейшим интересом. Известие о свободном для плавания проливе, о множестве китов и привезенные экспедицией ценные шкуры побудили хозяев Дэвиса к организации нового путешествия. На следующий год Дэвис снова отправляется к южным берегам Гренландии, откуда посылает два своих судна для отыскания прохода между Гренландией и Исландией, а сам идет к месту своей прошлогодней высадки. Но экспедиция заканчивается безрезультатно, и Дэвис возвращается осенью в Англию, потеряв одно из своих судов.

Несмотря на неуспех этого плавания, Дэвис в 1587 году сумел убедить своих хозяев в необходимости снаряжения новой экспедиции, при чем взял на себя обязательство заниматься во время путешествия ловлей китов. На этот раз он достигает 72° с. ш., т. е. проходит севернее всех своих предшественников, но не отыскивает никаких признаков северо-западного прохода. После многих бедствий и лишений он возвращается в Англию, и на этом заканчиваются его полярные путешествия. Ни правительство, ни отдельные предприниматели не соглашались больше тратить средства на предприятия, не приносившие никакой прибыли. Огорченный этим Дэвис перешел на голландскую службу и погиб в 1605 году в сражении с малайцами. Интересно, что в одном из своих отчетов Дэвис высказывает мнение о возможности пройти в Китай через Северный полюс и там же отмечает, что северные берега Америки состоят сплошь из островов. Мы знаем, что это замечание весьма правильно.

**II. Экспедиции конца XVI века.**  
**Баренц.**

Обратимся теперь к европейскому сектору и расскажем об одной из знаменитейших экспедиций конца XVI века, положившей начало научному исследованию Новой Земли и потому особенно для нас интересной. Как мы уже упоминали, последнее плавание в восточные воды относится к 1580 году, когда Петти и Джекман проходили в Карское море, но встретили там сплошные льды. Суда экспедиции плавали Югорским Шаром, при чем никому не пришло в голову попробовать обойти с запада и севера о. Вайгач и выйти там, где море несравненно глубже и пролив шире. Быть может результаты такого плавания были бы совсем другие. Во всяком случае неудача Петта и Джекмана надолго охладила рвение английских торговых кругов, да к тому же открытие северо-западного прохода сулило большие выгоды. Немудрено, что внимание англичан было отвлечено туда.

Но к тому времени на мировую сцену выступает новый соперник Англии—Голландия, которая только-что освободилась из-под ига испанского короля Филиппа II. Очень быстро Гол-



ландия укрепляется и превращается в сильнейшую морскую державу, корабли которой начинают бороздить все моря и океаны. Не желая отставать от других государств в их поисках кратчайшего пути в Индию и Китай, голландские генеральные штаты решают снарядить несколько кораблей и отправить их в экспедицию на восток. Не следует кроме того забывать, что в конце XVI века голландцы приобретают Индонезию, т. е. острова Малайского архипелага, и потому установление кратчайшего и безопаснейшего пути становится для голландцев вопросом жизненной необходимости, а не только простого соперничества.

В результате всего этого несколько купеческих обществ снаряжают в 1594 году четыре судна и отправляют их в плавание с заданием пройти на восток от Норвегии и открыть ближайшее сообщение с Китаем и Индией. Знаменитый географ того времени Питер Планциус, принимавший участие в снаряжении экспедиции, напутствовал ее заверением, что достигнуть Индии можно только через Северный полюс, или же плывя к северу от Новой Земли.

В июне 1594 года экспедиция разделилась, и два корабля под начальством „искусного и опытного мореходца“, амстердамского гражданина Вильгельма Баренца, направились на северо-восток, а два остальных к о. Вайгачу. 4 июля Баренц усмотрел в широте  $73^{\circ}25'$  землю, „называемую россиянами Новой Землей“. Продолжая отсюда путь на север, он прибыл к острову в широте  $75^{\circ}55'$ , где видел много леса-плавника и два креста на берегу. 14 июля под  $77^{\circ}45'$ , т. е. у северной оконечности Новой Земли, мореплаватели увидели необозримое поле льдов, простиравшееся к северу, вследствие чего повернули к югу. Под  $71^{\circ}33'$  экспедиция открыла залив, известный теперь под именем Костина Шара. Дальше к югу был открыт еще один залив, а на берегу его найдено несколько гробов и 6 кулей ржаной муки. Там же стояли две собранных избы. Очевидно русские промышленники устраивали там свои продовольственные базы. В середине августа корабли Баренца встретились с остальными судами экспедиции, которые тем временем побывали в проливе между о. Вайгачом и материком и входили в Карское море.

Сведения, доставленные Баренцом, настолько верны и точны, что на основании их удалось шаг за шагом восстановить все путешествие Баренца. Интересно отметить, что во время своего плавания Баренц прошел мимо Маточкина Шара, пролива, разделяющего Новую Землю на две части, не заметив его. Позднее, уже в начале XIX столетия, наш знаменитый мореплаватель Ф. Литке тоже дважды проходил мимо Маточкина Шара, не



заметив его, хотя и знал его приблизительное местонахождение, и лишь с трудом нашел пролив.

Сведения, доставленные остальными двумя судами голландской экспедиции, тоже довольно точны, хотя и не лишены некоторой примеси фантазии. Корабли побывали в Югорском Шаре и проходили в море на восток от него, но встречавшиеся им льды затрудняли плавание, и экспедиция удовольствовалась только открытием какой-то большой реки, которая была принята голландцами за Обь, да мыса Табина, от которого дальнейший путь шел будто бы прямо к Китаю „без всяких изгибов“. Решив, что больше им нечего открывать, корабли пошли обратно, пока не встретились с судами Баренца.

Известие, привезенное в Голландию, о несомненной возможности плавания в Китай через северо-восточный проход принято было с таким восторгом и с такими надеждами, что уже на следующий год (1595) был снаряжен целый флот, которому и было предписано плыть в Китай. Суда даже были нагружены разными товарами для ожидаемой торговли с китайцами! В начале июля экспедиция пустилась в путь, но противные ветры и бурная погода настолько мешали благополучному плаванью, что только через полтора месяца корабли подошли к берегам Новой Земли. Здесь оказалось такое скопление льдов, что голландцам пришлось спуститься к югу и войти в Югорский Шар. Дальнейшему их продвижению на юг был здесь положен предел, и корабли, проведя немало времени в тщетных попытках пройти на восток, должны были в виду приближения осени вернуться домой.

Это второе путешествие не дало решительно никаких результатов, и потому голландское правительство решило отказаться на ближайшее время от всяких экспедиций. Но вместе с тем оно пообещало значительное вознаграждение тому, кто откроет искомый путь в Индию и Китай. Объявленное вознаграждение заинтересовало амстердамских купцов, и они снарядили в 1596 г. два корабля. Капитаном одного из них был Яков Хеемскерк при обер-штурмане Баренце. Другим кораблем командовал Корнелий Рейп. Вскоре после отплытия экспедиции между Рейпом и Баренцем начались раздоры, окончившиеся впоследствии тем, что корабли их разошлись в разные стороны. Баренц доказывал, что они уклонились к западу больше, чем следовало, Рейп же заявлял, что он не имеет намерения идти к о. Вайгачу. В начале июня голландцы увидели высокий остров под  $74^{\circ}30'$  с. ш. Они называли его Медвежьим, потому что убили около него огромного белого медведя. Через несколько дней корабли достигли  $80^{\circ}11'$  с. ш. и увидели на востоке какую-то большую



землю. Голландцы приняли ее за Гренландию, но в действительности это был неизвестный еще тогда Шпицберген, или Свальбард, как его теперь называют норвежцы. Между прочим англичане считают, что Шпицберген был впервые замечен Виллоуби в 1553 году во время его плавания, о котором мы рассказывали выше.

Простояв здесь несколько дней, голландцы из-за льдов пошли опять на юг и первого июля снова оказались у Медвежьего острова. Здесь Рейп заявил, что он пойдет на север и будет искать пути в Индию кругом Шпицбергена, Баренц же, не согласившись с ним, пожелал ему счастливого пути, а сам пошел к Новой Земле, берега которой и увидел через две с половиной недели. Продолжая затем свое плавание на север вдоль западного побережья Новой Земли, Баренц в начале августа подошел к мысу Утешения, откуда берег поворачивает на северо-восток. Еще через неделю была достигнута северная оконечность острова, где корабль попал в сплошные льды. Выйдя из них с большим трудом, Баренц поплыл дальше на восток, надеясь пройти в этом направлении без всяких препятствий, но через два дня льды заставили голландцев войти в гавань на восточном берегу. Скоро льды плотно закупорили всю гавань, и мореплавателям приходилось оставаться тут зимовать. Корабль их в скором времени совсем раздавило. Экспедиция совершенно не была подготовлена к полярной зимовке, но делать было нечего. К счастью на берегу было найдено множество плавника, из которого голландцы кое-как выстроили себе хижину, в которой и провели всю страшную зиму. В хижине был устроен и очаг с трубой, выведенной в крышу. С корабля удалось свезти некоторую часть припасов, инструментов и оружия, так что существование моряков было в известной мере обеспечено. Но все же им пришлось испытать невероятные бедствия и пережить неопишуемые мучения и страдания. Это была первая в истории человечества полярная зимовка на такой большой широте ( $76^{\circ}$  с. ш.). У путешественников совершенно не было собственного опыта в этом отношении и не у кого и негде было заимствовать этот опыт. Жестокие морозы, страшные снежные бури, во время которых хижину заносило совершенно, мешали несчастным выходить на воздух по целым неделям. Кроме того они много терпели от дерзких нападений белых медведей. Температура все понижалась. У членов экспедиции конечно не было ни каких термометров, но мы можем установить косвенным путем степень холода, пережитого голландцами. В отчетах штурмана Де-Вера повествуется, что в комнате замерзло крепчайшее вино (херес) и пиво. Когда



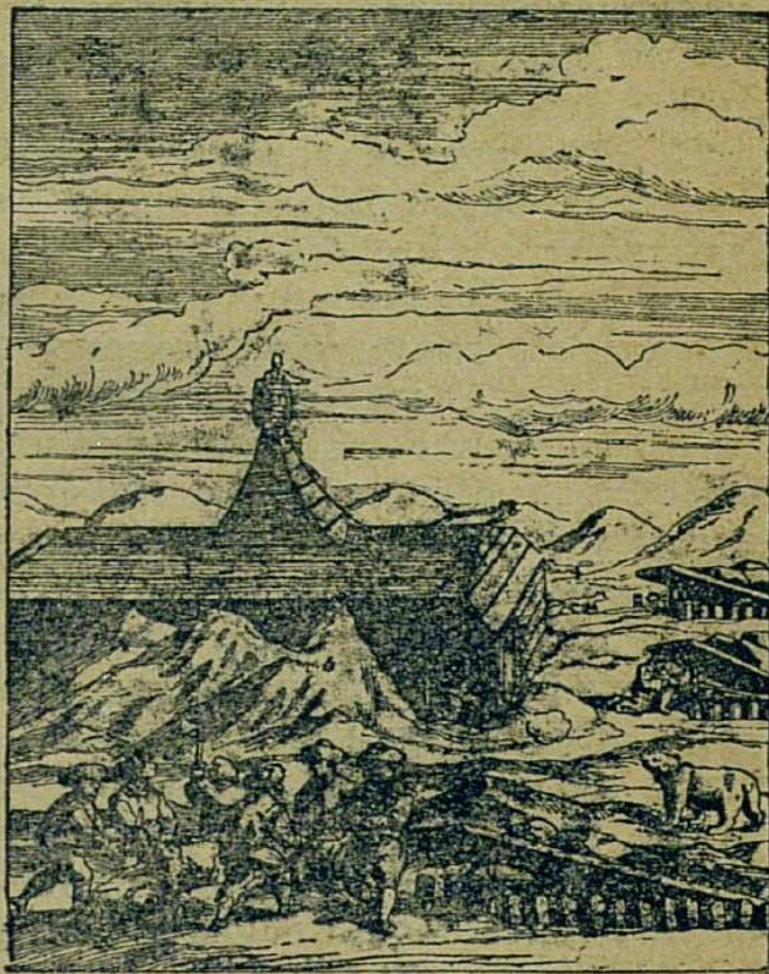
матросы сушили перед огнем одежду, то на стороне, не обращенной к огню, образовывался слой льда в два пальца толщиной. Желая избавиться от тяжелой работы по сбору топлива, матросы решили как-то использовать запас угля, бывший на корабле. Это едва не привело к общей гибели, — так все угорели. Солнце скрылось под горизонтом 4 ноября, а с ним вместе исчезли и белые медведи, охота на которых давала пищу и освещение.

Настала ночь, длившаяся почти три месяца. Врач предписал всему экипажу регулярно принимать горячую ванну в большой винной бочке. Быть может это, а также разные меры, принимавшиеся для поддержания в матросах бодрости духа и физических сил, спасли голландцев от страшного бича полярных стран — цынги. Из 17 человек, зимовавших на Новой Земле, умерло только двое.

24 января 1597 года три голландца, прогуливаясь по берегу, увидели неожиданно край солнца на горизонте и поспешили поделиться радостной вестью со своими товарищами. Баренц сперва не поверил известию, так как на этой широте солнце должно было появиться на две недели позднее. В связи с этим, по возвращении голландцев домой, их астрономические наблюдения оспаривались,

и многие высказывали мнение, что место зимовки Баренца должно было бы лежать ближе к югу. Однако точность наблюдений Баренца, произведенных в разное время пять раз, не подлежит никакому сомнению, и явление, отмеченное голландцами 24 января, объясняется, очевидно, рефракцией, которую позднее неоднократно наблюдали различные полярные путешественники.

Когда настала весна, путешественники увидели, что их корабль безвозвратно погиб. Измученные, исстрадавшиеся люди принялись за починку и снаряжение лодок, закончив эту ра-



Хижина Баренца



боту к половине июня. Наносимый по временам с северо-востока лед грозил отнять у путешественников всякую надежду на спасение. Но вот все было готово, и 14 июня голландцы вышли в море со скудными запасами провианта. После восьми-месячного плена они покидали теперь негостеприимные и пустынные берега Новой Земли. Перед отъездом Баренц написал краткий отчет о пережитых ими приключениях и спрятал его в трубе хижины. Через 274 года норвежский китолов Эрлинг Карлсен очутился на месте зимовки Баренца и нашел там его хижину, сохранившуюся изумительно хорошо. Внутренность ее вполне отвечала дошедшему до нас описанию Де-Вера. Алебарда и несколько ружей и часы попрежнему висели на стенах, у очага стояли котлы, а разные орудия, инструменты и книги были разбросаны кругом.

В 1876 году другой путешественник нашел содержимое разбитого на части корабельного сундука и донесение Баренца и Хеемскерка. Оно было спрятано в печной трубе, как и писал в свое время Баренц, и было положено в рог из-под пороха. Найденный документ представлял собой твердую как камень массу, но все же его удалось привести в удобочитаемый вид. Мы увидим, что история повторяется. Осенью 1930 года весь мир облетело известие о найденных на Белом острове в Шпицбергенском архипелаге останках Андрэ и его спутников, при чем были найдены почти в целом виде дневники, записи наблюдений и различное оборудование экспедиции. Полярный мир рано или поздно раскрывает свои тайны.

Но вернемся к экспедиции Баренца. Путешественники решили плыть к югу вдоль западного берега Новой Земли, не будучи, очевидно, уверены в том, что они придут к той же цели, плывя восточным — более коротким путем. Баренц, уже напрягавший свои последние силы, управлял плаванием, ободряя своих сотоварищей. Через шесть дней он умер, повергнув своей смертью в отчаяние весь экипаж, возлагавший на опытность и глубокие познания Баренца все свои надежды.

Начальство перешло теперь к Хеемскерку. После невероятных страданий голландцам посчастливилось встретить 28 июля два русских промысловых судна, которые и снабдили путешественников лекарствами и провиантом. Наконец они узнали от других русских промышленников, что в Коле находится какой-то голландский корабль. Это был корабль Рейпа, возвращавшийся домой после торгового путешествия. Рейп узнал от лопарей о печальной участи своих соотечественников и поспешил к ним на помощь. Так закончилась эта экспедиция, описанная штурманом Де-Вером в превосходном сочинении, в котором автор



приходит к выводу, что у берегов Сибири нужно ожидать встречи с открытой водой. Позднее шведский путешественник Норденшельд подтвердил правильность этого мнения.

За время своего плавания от места зимовки до прибытия в Колу, голландцы проплыли около 2700 километров, частью среди льдов, на простых гребных судах, терпя при этом недостаток в пище и в теплой одежде. Зимовка эта сохранилась в преданиях новоземельских мореходов. Они называют место, где был лагерь Баренца, Спорым Наволоком.

### III. Плавание Гудзона и его гибель.

Экспедиция 1596 была последним крупным предприятием, затеянным в поисках северо-восточного прохода. С тех пор в течение 280 лет до последних десятилетий XIX столетия почти не делалось никаких серьезных попыток к непрерывному плаванию вдоль северных берегов Европы и Азии. Правда, через 12—13 лет после экспедиции Баренца знаменитый мореплаватель Генри Гудзон, позднее прославившийся своими великими открытиями, решился на подобную попытку, но его плавание закончилось у берегов Шпицбергена. Между прочим необходимо отметить, что Гудзон поднимался до 81° с. ш., куда никто еще не доходил до него. В 1608 году во время своего второго путешествия, совершенного, как и первое, на средства Англо-Российской (Московской) компании, Гудзон доходил до Новой Земли, вид которой ему очень понравился. Однако „все надежды открыть свободный путь были тщетны“, и, потерпев неудачу при попытке пройти на восток к устью Оби, он вернулся в Англию без сколько-нибудь ощутительных результатов своего плавания.

Эти два путешествия отбили у английских купцов всякую охоту к поискам кратчайшего пути в Индию. Но Гудзон, приобретший значительный опыт в полярных плаваньях, решил еще раз попытать счастья и поэтому предложил свои услуги голландской Ост-Индской компании, не найдя повидимому у себя на родине капиталистов, желавших рискнуть средствами для поддержания сомнительной экспедиции. Весной 1609 года Гудзон отправился в путь и, обогнув мыс Нордкап—крайнюю северную точку Европы, прошел прямо к Новой Земле, где опять попал во льды. Команда его маленькой яхты с трудом переносила невзгоды полярного плавания, и потому через три недели Гудзон пошел к берегам Америки, решив на этот раз искать удачи уже не на северо-востоке, а на северо-западе. Впрочем, плавание его было unsuccessful, если не считать, что во время него он открыл реку, которая до сих пор называется именем Гудзона. На берегах ее впоследствии вырос и возвысился торго-



вый центр Северо-Американских соединенных штатов — город Нью-Йорк.

По возвращении Гудзона в Англию нашлось несколько купцов, захотевших снарядить новую—четвертую по счету—экспедицию под его начальством. Это было последнее и знаменитейшее из путешествий Гудзона. Выйдя в море в апреле 1610 года на небольшом корабле и проплавав месяца три около северо-восточных берегов Америки, Гудзон открыл под  $62^{\circ}$  с. ш. пролив, которым и прошел в море, названное позднее Гудзоновым заливом. Нигде не было видно ни малейших признаков земли, и потому Гудзон с радостью решил, что им конечно найден северо-западный проход и перед ним расстилаются воды Тихого океана. Путь в Индию и Китай, казалось, уже был найден! Но, продвигаясь вдоль южного берега открытого им моря, Гудзон поздней осенью оказался среди льдов и вынужден был остаться на зимовку. Точное ее место неизвестно. Весной следующего года по вскрытии льдов Гудзон снова вышел на своем суденышке в море, направляясь на северо-запад. Но среди команды началось брожение. 21 июня 1611 г., когда Гудзон вышел рано утром на палубу, на него набросились несколько человек, которые связали ему руки и посадили вместе с маленьким сыном, корабельным плотником — единственным сторонником Гудзона—и больными и слабыми из команды в лодку, брошенную потом на произвол волн. Чем объясняется такая позорная расправа с Гудзоном, не выяснено до сих пор. Он был не хуже и не лучше многих из своих современников-мореплавателей, применявших крутые меры по отношению к своей команде и насаждавших среди нее железную дисциплину. Вероятно, были какие то причины не совсем обычного порядка, потому что по возвращении экипажа Гудзона в Англию участники мятежа не предавались суду и никакого расследования не производилось. Позднее один из спутников Гудзона — Байлот, вместе с его же штурманом Баффином, стоял во главе нескольких экспедиций, при чем Баффину удалось доказать, что открытые Гудзоном пролив и море не являются северо-западным проходом и даже не ведут к нему. По мнению Баффина, этот проход нужно было искать через Дэвисов пролив. Нашелся такой богатый человек, который решился финансировать экспедицию, задуманную Байлотом и Баффином, и поручил им проплыть вдоль западного берега Гренландии до  $80^{\circ}$  с. ш., а затем идти оттуда прямо в Японию, держа курс на юго-запад. Отправившись в эту экспедицию в 1615 году, мореплаватели дошли до Мельвильской бухты, которая оказалась свободной от льда, и обнаружили у  $78^{\circ}$  с. ш. пролив, названный Баффином про-



ливом Смита. На обратном пути был открыт пролив Ланкастера, который, как известно, и является настоящими воротами к северо-западному проходу. Никакой попытки войти в эти ворота сделано не было. Спустя 200 слишком лет капитан Росс-старший повторит ошибку Баффина и тоже повернет обратно, уже пройдя значительную часть пролива Ланкастера.

Баффина по справедливости считают „ученейшим моряком своего времени“. Он первый ввел определение местоположения по счислению и везде наблюдал долготу и широту мест. Чрезвычайно интересно отметить, что Баффином впервые была высказана мысль о возможности плавания северо-западным проходом на небольшом легком судне. Как мы знаем, герой обоих полюсов норвежец Роальд Амундсен, первый и единственный мореплаватель, прошедший северо-западным проходом, совершил свое плавание на судне „Йоа“ вместимостью всего лишь в 37 тонн и с командой в семь человек!

Ошибка Баффина заключалась в том, что он не рискнул поискать проливов в западной части залива, названного по его имени. Баффин решил, что открытое им море замкнуто со всех сторон, кроме той, где он в него вошел. В это мнение почти все уверовали, чем и объясняется почти двухсотлетний перерыв в истории исследования северо-западного прохода. Все же Баффин подвергся нападкам со стороны английских моряков и не был оценен в той мере, как впоследствии Гудзон. Память о Гудзоне осталась не только во многих географических названиях, но и в имени одной компании, торговавшей пушным товаром. Этот факт как нельзя лучше иллюстрирует выраженное нами однажды мнение, что подоплека, что основа почти всех путешествий и исследований была чисто экономическая. Жажда наживы, власть денег толкала мореплавателей в ледяные объятия полярных пустынь. Если не сами эти путешественники стремились к наживе, то за спиной их стояли наниматели-торговцы, умело использовавшие в своих интересах честолюбие и отвагу, стремление к славе и мужество сотен и сотен предприимчивых исследователей.

Почти в это же время на сцену выступает и Скандинавия. Ею двигают те же причины, что заставляют и другие государства вести колониальную политику. Поэтому в 1619 году датско-норвежское правительство отправляет большую экспедицию под начальством Енса Мунка с заданием отыскать северо-западный проход. Мунк считал Гудзонов пролив прямой дорогой в Тихий океан. Экспедиция эта пережила ряд величайших бедствий во время вынужденной зимовки, за которую из 66 человек команды погибло 63! Трое оставшихся в живых, в том числе сам Мунк,



с невероятнейшим трудом снарядили одно из своих судов и после десятидневного плавания, которое принадлежит к числу самых замечательных в истории мореплавания, были занесены бурей в фиорд у норвежского города Бергена. Надо только себе представить все мучения и страдания, пережитые несчастными путешественниками за это время! Трое измученных, выбившихся из сил людей непрестанно боролись с бурями, сменявшими одна другую. Вполне понятно, что после этой попытки европейские государства на долгие годы потеряли интерес к полярным исследованиям. К этому времени торговые круги Европы пришли к выводу, что все такие экспедиции не дают никаких практических результатов. Области, через которые мог бы пролегать северо-западный проход, не отличались какими бы то ни было природными богатствами. Но путешествия на Лабрадор и в Канаду показали, что здесь такое обилие пушного зверя, которое сулит большие барыши. В результате сильно развилась торговля мехами, приведшая к многолетнему кровавому соперничеству между Англией и Францией. Кровавая борьба из-за мехов велась вне зависимости от того, находились ли в данное время оба государства в войне между собой, или же официально существовал мир. Подобно тому как пираты всех наций, обитавшие на островах Вест-Индии, захватывали города и непрестанно воевали с испанцами, не обращая внимания на отношения своих метрополий, так и меховые компании строили свои крепости, вступали в союзы с разными индейскими племенами и устраивали при их помощи целые сражения со своими конкурентами.

Знаменитая Гудзоновская компания была образована в Англии в 1669 году и получила монополию на всю торговлю на берегах Гудзонова залива. Компания эта, как и все ей подобные компании того времени, обладала и такими правами, которые обычно осуществляются только государственной суверенной властью. Любопытно отметить, что монополия на торговлю в Индии была предоставлена испанцам и португальцам... римским папой! Мы видим, что сила экономических причин во все времена и у всех народов действует совершенно одинаково. И из-под маски, лицемерно надеваемой духовенством, выглядывает все та же свирепая и жадная морда капиталиста-эксплуататора. Крестовый поход, поднятый так недавно папой против СССР, особенно поучителен в свете торговых монополий, раздаваемых папой!

Вообще говоря, большинство старых экспедиций снаряжалось компаниями купцов, искавших новых рынков для сбыта своих товаров. В этом отношении интересно упомянуть о сравнительно небольших путешествиях Джона Пуля, совершенных им в 1610—



1614 гг. Имея поручение попробовать еще раз отыскать северо-восточный проход и вместе с тем постараться дойти до Северного полюса, Пуль достиг  $79^{\circ}50'$  с. ш., идя вдоль западных берегов Шпицбергена, которые он очень подробно описал. Оттуда он спускался к Медвежьему острову, который после этого посещал два года подряд. К тому времени в водах, омывающих Шпицберген, довольно сильно развился китоловный промысел, и им занимались усердно голландцы и англичане, конкурируя здесь друг с другом. Впоследствии Медвежьим островом заинтересовалось и русское правительство, и во времена императрицы Анны Иоанновны туда было послано несколько саксонских горных чиновников, нашедших там серебряную руду. Англичане же упоминали о нахождении на Медвеьем острове каменного угля и олова.

В том же году, когда Пуль плавал к Шпицбергену и Медвежьему острову, голландец Ян Корнелиссон фан Горн пытался пройти на восток, обогнув Новую Землю с севера. Встретив сплошной лед между Землей Франца-Иосифа (тогда еще неизвестной) и Новой Землей, он вынужден был вернуться домой. Спустя 13 лет основанная в 1614 г. в Голландии Северная или Гренландская торговая компания снарядила экспедицию под начальством Корнелия Босмана для поисков северо-восточного прохода. Благополучно пройдя Югорским Шаром в Карское море, голландцы встретили там такую массу льдов, что с большими трудностями выбрались из них. Но русские промышленники рассказывали Босману, что Югорский Шар через два года на третий бывает свободен от льдов. Это было последнее путешествие голландцев к Новой Земле, предпринимавшееся в поисках кратчайшего пути в Индию. Испытав столько неудач, они решили впредь пользоваться более верным, хотя и более продолжительным южным путем вокруг мыса Доброй Надежды или через Магелланов пролив или вокруг мыса Горн. Последний путь был открыт в 1615 году Лемером и Схоутеном.

Голландские китоловные суда в течение некоторого времени продолжали посещать Новую Землю, но затем перенесли поле своих действий в воды между Шпицбергеном и Гренландией, где китов было гораздо больше.

**IV. Китоловный промысел и его значение для географии.** Мы остановимся здесь ненадолго и расскажем несколько подробнее о китоловном промысле и его значении для исследования полярных и приполярных областей. Здесь так сказать в чистом виде проявляется то положение, что интересы чисто экономические толкают человечество к новым открытиям, и самоотверженность и отвага многих полярных



путешественников только служат на пользу торгового капитала. Если задаться вопросом, что влечет исследователей к полярным областям, то мы увидим, что часто, очень часто стремления науки раскрыть тайны природы остаются втуне, пока на помощь не придут денежные средства, собранные теми или иными капиталистами, заинтересованными не научным прогрессом, а увеличением своих прибылей. Очень редки в истории человечества такие случаи, когда полярные экспедиции снаряжались бескорыстными меценатами. Систематическое изучение государствами своих природных богатств в плановом порядке осуществляется лишь на наших глазах у нас в СССР, где государство ежегодно снаряжает десятки экспедиций, которые работают в полном соответствии с общегосударственными планами использования всех естественных сил страны и ее индустриализации. Изучение европейской и азиатской частей советских полярных областей ведется особыми методами, отличными от методов, применявшихся и применяемых другими государствами. Вот почему созданный у нас в 1930 г. Всесоюзный Арктический институт является прежде всего научно-исследовательским учреждением, которое не только занимается изучением полярных областей, но и в качестве центрального планового органа руководит и другими организациями, ведущими аналогичную работу.

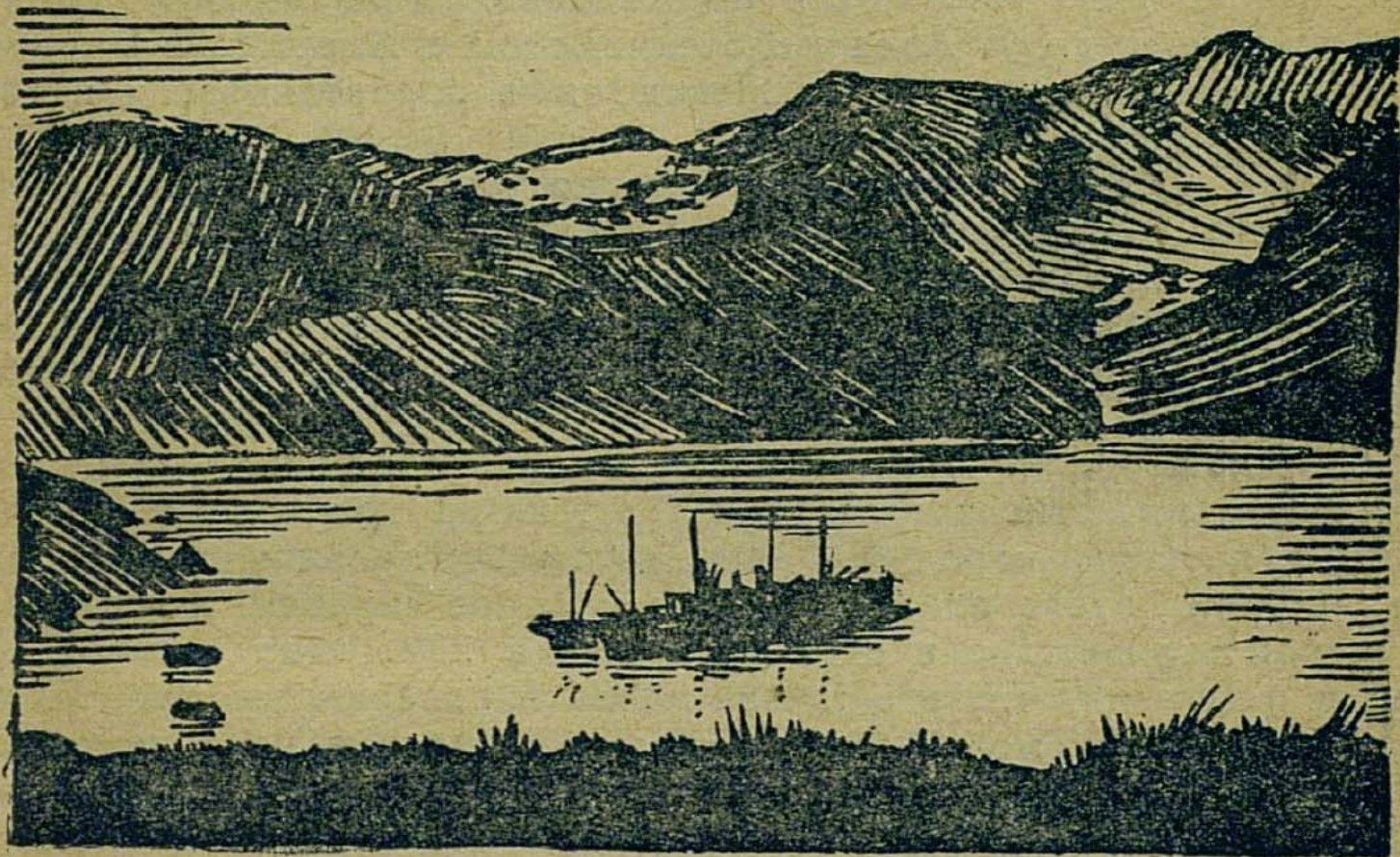
Во всяком случае полярное исследование многим обязано промышленникам, занимавшимся китоловным промыслом и ловом морского зверя в полярных областях. Такие китоловы, как например, Скорсби, оставили по себе славную память в истории исследования Арктики.

Китобойный промысел, лов морского зверя и рыбная ловля приносят такие богатства, что уже в давние времена между различными государствами велась упорная борьба за нераздельное господство на морях. Еще в 1295 году английский король Эдуард I предоставил некоторым государствам право на свободное занятие рыбным промыслом у берегов Англии и вместе с тем потребовал признания своего суверенитета над морями.

В XVIII веке захват промысловых судов, каперство, а иной раз и открытое пиратство стоят в порядке дня, и различные правительства то и дело посылают свои военные суда для защиты рыбачьих флотилий. В дело вкладывались большие капиталы, и китобойный промысел давал занятие сотням кораблей и тысячам моряков. Голландия основала на Шпицбергене целый город Смеренберг (Ворваньск) с огромными жироварнями и рыбо-сушилками. Иногда на рейде собиралось одновременно до 300 кораблей, а население поселка достигало до 15 000 человек. Но хищническое истребление китов привело к тому, что воды между



Гренландией и Шпицбергенom перестали привлекать к себе промышленников, и китоловный промысел стал развиваться в южных приполярных областях. Сейчас первое место в этой отрасли промышленности принадлежит Норвегии, которая по данным официальной статистики за время с 1906 по 1926 год добыла 5 500 000 бочек китового жира на сумму 575 миллионов крон. Китоловные суда заходят далеко на юг, как прежде они



Китобойные суда в норвежской базе в Антарктике

заходили на север, и, бороздя по всем направлениям воды Южного Ледовитого океана, приобретают огромный опыт, запасаются разнообразными сведениями, которые потом служат на пользу науке.

До сих пор мы не упоминали о путешествиях **V. Плавание у русских мореходов, хотя нет никаких сомнений, русских северных берегов в около Печоры уже в стародавние времена занимались промыслом в приполярных областях и бесстрашно заходили далеко в открытое море.**

**XVII в.** Вспомним, что спутники Баренца были спасены русскими промышленниками, что экспедиция Босмана получила от русских мореходов ценные сведения о состоянии льдов в Югорском Шаре. Наконец обилие старинных крестов и остатки прежних становищ на новоземельском побережье указывают на частое посещение этих мест русскими моряками. Но кроме устных преданий



до нас не дошло ничего достоверного о плавании жителей наших северных европейских и азиатских окраин. Первым из таких путешествий, достоверность которых для нас более или менее неоспорима, является путешествие якутского казака Семена Ивановича Дежнева, совершенное им в 1648 г. Дежнев не отыскивал кратчайшего пути в Индию, — едва ли даже он знал о существовании такой страны. Он отправился за моржовыми клыками на реку Анадырь и неожиданно разрешил важную географическую задачу: Азия не соединяется с Америкой. Впрочем некоторые исследователи сомневаются в справедливости и точности донесений Дежнева.

Здесь любопытно отметить, что со времени плавания Дежнева долго ходила молва, будто бы часть его спутников, плывших на четырех лодках и отбившихся от других судов, не погибла, а попала в Америку. Там будто бы еще в 1779 году жили люди, говорившие по русски, поклонявшиеся иконам и носившие большие густые бороды.

Следующее по времени путешествие, на этот раз совершенное иностранцами, относится к 1653 году, когда три корабля, снаряженных датским королем Фердинандом III, прошли до Печоры. Но описание этого плавания, составленное врачом де-ля Мартиньером и вышедшее в свет в Париже в 1671 году, полно такой лжи и фантазии, что его можно назвать совершенно баснословным. Недостаток места мешает нам привести из него несколько весьма курьезных отрывков, показывающих, до каких пределов может дойти беззастенчивость некоторых путешественников. К числу таких описаний можно отнести и отчет о плавании португальца Мельгюера в 1660 году, который якобы прибыл в Европу из Японии через Берингов пролив!

Но в 1664 году одно голландское китоловное судно под командой Фламинга доходило до Новой Земли у мыса Желания откуда затем прошло к в.-ю.-в. до  $74^{\circ}$ . Плавание это известно тем, что состояние льдов, встреченных Фламингом, заставило предположить существование к с.-в. от Новой Земли какой-то еще неизвестной земли. Теперь мы знаем, что приблизительно здесь находится так называемая Северная Земля, у берегов которой ныне установлена радиостанция, где зимуют советские ученые.

В последней половине XVII столетия в Англии снова пробудился интерес к отысканию пути через северо-восточный проход. Известия о том, что около Новой Земли море бывает свободно от льдов, а также рассказы о двух голландских кораблях, якобы прошедших до  $89^{\circ}$  с. ш. (сообщение капитана Гульдена в 1650 году), и мнение Де-Вера о существовании открытой полосы воды



вдоль азиатских берегов — привели к тому, что английский капитан Джон Вуд решил отправиться на поиски северо-восточного прохода между Шпицбергом и Новой Землей. Между прочим Вуд высказывал уверенность в том, что на северном полюсе так же тепло, как и у полярного круга, и что вместо девятимесячного плавания можно дойти до Японии в 6 недель.

Выйдя в конце мая 1676 года из устья Темзы, суда Вуда через месяц подошли к берегам Новой Земли. Но здесь фрегат Вуда „Спидвэлл“ потерпел крушение, и команде его пришлось спасаться на берег. Второй корабль экспедиции скрылся из вида. Уцелевшая от крушения одна лодка не могла вместить всю команду фрегата, и моряки в течение десяти дней не знали, что им предпринять для спасения. Раздавались даже голоса, что нужно уничтожить единственную лодку, чтобы всех постигла одинаковая участь. Капитан Вуд додумался до раздачи команде спиртных напитков для того, чтобы матросы все время пребывали в состоянии непробудного пьянства и не думали об ожидавшей их ужасной участи. К счастью тут появилось второе судно экспедиции, которое приняло к себе на борт потерпевших крушение, после чего Вуд вернулся в Англию.

Крах задуманного Вудом предприятия привел к тому, что он из ревностного защитника северо-восточного прохода превратился в самого яростного противника его и стал доказывать, что Новая Земля составляет единое целое со Шпицбергом и северо-восточный проход существует только в воображении голландцев.

Путешествие Вуда было последним предпринятым из Европы в Китай через северо-восточный проход. До экспедиции Норденшельда в 1878 — 79 гг. больше никто не пытался совершить непрерывное плавание этим путем. С тех пор и Новая Земля перестала привлекать к себе внимание европейских мореплавателей, и исследование ее всецело перешло к русским. Впрочем, в 1688 г. Новую Землю вторично посетил голландец Фламинг, который повидимому заходил в Маточкин Шар, хотя точных сведений об этом в нашем распоряжении нет.

Выше мы уже говорили предположительно о ранних плаваниях русских мореходов в северных приполярных водах. В XVII же веке русские промышленники часто бывали на Новой Земле и проникали даже в Карское море до устьев Оби и Енисея, причем иногда совершали весь путь морем, а иногда перетаскивали свои корабли волоком между Карским морем и Обской губой. Плавание из Оби в Архангельск морем совершалось в 3—4 недели, а из Оби в Енисей в 2—3 недели. В 1614 году в Европу



прибыл первый груз пушнины этим путем. Таким образом „Карские экспедиции“ имеют за собой трехвековую давность. Из Оби промышленники ходили и прямо на Новую Землю в своих „бусах“ (buuzen). Интересно отметить, что русское правительство того времени более поощряло торговлю с сибирскими народами сухим путем и потому содержало в летнее время стражу в Югорском Шаре и на Матвеевском острове для сбора пошлин и для наблюдения за тем, чтобы кроме русских промышленников там никто не проплывал.

Амстердамский бургомистр Витсен, написавший большую книгу о северо-восточной части Европы и Азии (1705 г.), описывает одно из таких путешествий со слов кормщика Родиона Иванова, совершившего его. Этот Иванов в 1690 году занимался промыслом у восточного берега Карского моря и, потерпев там крушение, вынужден был остаться на зимовку со своими 14 товарищами. Зимовка прошла в очень тяжелых условиях. Промышленники первое время очень страдали от голода и не раз употребляли в пищу шубы и сапоги, вымачивая их в пресной воде. От дурного питания и недостатка движения развилась цынга, от которой и погибло 11 человек. На следующий год Иванов и трое его спутников были спасены русским промысловым судном.

Путешествие Иванова — единственное известное нам плавание русского до XVIII века. В половине этого столетия некий кормщик Лошкин проплыл вдоль восточного берега Новой Земли, но подробностей его плавания не сохранилось.

## VI. Великая северная экспедиция Беринга.

Теперь мы перейдем к описанию знаменитой экспедиции Витуса Беринга, которая по обширности своих замыслов и по объему выполненных ею работ не имеет себе равной в летописях географических исследований. Поводом к этой экспедиции, заслужившей название Великой северной, послужило желание Петра Великого узнать, соединяется ли Азия с Америкой. Петр сам составил инструкцию и поручил генерал-адмиралу графу Апраксину привести ее в исполнение. Во главе экспедиции был поставлен капитан Витус Беринг, датчанин по происхождению, перешедший на русскую службу. Позднее, уже в царствование Анны Иоанновны, задачи экспедиции были расширены и на нее было возложено описание морского берега от Архангельска к востоку до американского материка и разных островов, рассеянных по Восточному океану. Не нужно забывать, что в эту эпоху побережье Тихого океана от Японии на север еще не было нанесено на карту, а северо-восток Азии был мало известен. Но русские не раз слышали



от туземцев, живущих на побережье Азии, об островах, лежащих на севере, и потому Ново-Сибирские острова были известны уже в 1650 году.

Беринг выехал из Петербурга в 1725 году, уже после смерти Петра Великого, и повел с собой целый флот, который вез все необходимое для экспедиции и даже материал для постройки новых судов. После больших трудностей Беринг добрался до Охотска, откуда отправился в Нижне-Камчатск, где в 1728 году им был спущен на воду бот „Гавриил“. В этом боте Беринг прошел к северо-востоку, нанося берега Азии на карту. Достигнув  $67^{\circ}18'$  с. ш., он увидел вдали берега Америки и убедился в том, что азиатский берег уклоняется к северо-западу. Между прочим во время зимовки в Нижне-Камчатске Беринг слышал, что в ясные дни на востоке бывает виден берег и что кроме того к побережью Камчатки нередко заносит течением деревья со свежей листвой. Затем по собственному опыту он убедился, что на море, где он плавал, не разводило такого большого волнения, какое можно было бы ожидать в открытом океане. Из всего этого он заключил, что неподалеку от Камчатки в восточном направлении от нее лежит какая-то земля. В июне 1729 года Беринг вышел в море и пошел прямо на восток с целью осмотреть эту землю. Однако ему удалось пройти в этом направлении не больше 200 километров, так как сильный ветер с северо-востока заставил его повернуть на запад. Обойдя южный мыс Камчатки, Беринг благополучно прибыл в Охотск, явившись первым европейцем, плававшим в этих областях. Именем его по справедливости назван пролив, отделяющий Азию от Америки.

Решив, что поставленная ему задача выполнена, Беринг вернулся в Петербург, где однако к его донесениям отнеслись довольно критически. Все же ему удалось добиться того, что его два „предложения“, в которых он высказывал мнение о снаряжении новой экспедиции для исследования северного и северо-восточного азиатских берегов, были одобрены сенатом и адмиралтейств-коллегией. В результате в декабре 1732 года последовало распоряжение о назначении второй камчатской экспедиции, при чем в задачу ее входило отыскать судоходный морской путь из Белого моря в порты Восточной Сибири. Работы экспедиции должны были вестись с моря и с суши от различных исходных пунктов. Этими пунктами были — Архангельск, для изучения участка пути от Белого моря до реки Оби; затем Тобольск для участка устье Оби — река Енисей; далее Якутск для изучения побережья Азии от устья Енисея до устья Лены, и от устья Лены через Берингов пролив



к Камчатке. Пятая партия под начальством самого Беринга вышла весной 1733 года из Петербурга и направилась на восток, но вследствие разных затруднений и препятствий только в 1740 году смогла выйти в море из Охотска.

Работы экспедиции длились около десяти лет (1734 — 1744 гг.) и дали огромные результаты. Был нанесен на карту почти весь северный азиатский берег и окончательно доказано, что Азия отделяется от Америки проливом, наиболее узкая часть которого не достигает 100 километров. Посредине этого пролива между островами св. Диомида проходит на  $169^{\circ}$  з. д. государственная граница между СССР и Северо-Американскими соединенными штатами. К сожалению многочисленные отчеты экспедиции своевременно не были опубликованы и долго лежали погребенными в архивах.

Мы проследим работы Великой северной экспедиции с запада на восток и остановимся прежде всего на экспедиции лейтенантов Муравьева и Павлова (1734 и 1735 гг.). Экспедиция эта, выйдя в море на двух „кочах“, т. е. обычных промысловых судах, подобных тем, на которых совершил свое плавание Дежнев, прошла благополучно Югорским Шаром в Карское море, дойдя до восточного его берега и достигнув широты  $72^{\circ} 35'$ , но затем за поздним временем вернулась к реке Печоре, где и зазимовала. В июне следующего года суда опять вышли в море, но должны были снова вернуться к месту прежней стоянки из-за встретившихся им льдов.

В 1736 году оба командира были отданы под суд „за непристойные поступки“ и вместо них прислан лейтенант Малыгин. В то же время из Архангельска были отправлены два палубных бота под командой лейтенантов Скуратова и Сухотина, которые и дошли до Югорского Шара, где общее командование над экспедицией принял Малыгин. Перезимовав в реке Каре, экспедиция пошла летом 1737 года прямо на север и благополучно обогнула полуостров Ямал. Повидимому это был первый случай такого плавания, так как русские промышленники, следуя в Обскую губу, обычно протаскивали свои суда волоком через перешеек между речками Мутной и Зеленой. Пройдя Ямал, Малыгин пошел дальше на восток и, обогнув Олений мыс, вошел в реку Обь, доказав таким образом, что Новая Земля не соединяется с Сибирью.

В 1738 — 1739 г. лейтенант Скуратов и подштурман Головин прошли из Обской губы обратно в Архангельск, и на этом закончилась деятельность западного отряда Великой северной экспедиции, продолжавшаяся целых пять лет.



Поручение совершить путь от устья Оби до реки Енисея было возложено на лейтенанта Овцына, одного из тех трех искусных морских офицеров, которых Берингу было предписано „употребить для изведения пути по Ледовитому морю“. Летом 1734 года Овцын отправился из Тобольска на дуббель-шлюпке „Тобол“, но, дойдя только до  $70^{\circ}$  с. ш., вынужден был вернуться из-за льдов и зимовать в Березове. После этого он снова предпринимал неудачные попытки в 1735 и 1737 году и так и не достиг устья Енисея. Тогда адмиралтейств-коллегия командировала в Тобольск мастера Ивана Кошелева, который и построил там бот. На этом боте Кошелев вместе с Овцыным летом 1738 года благополучно спустился по Оби и беспрепятственно вошел в Енисей. Оттуда был послан на том же боте штурман Минин с приказом итти навстречу лейтенанту Прончищеву, на которого была возложена задача пройти из Якутска до Енисея. Минин дошел только до устья реки Пясиды, откуда и повернул обратно. В следующие затем годы он дважды выходил в океан и доходил даже до  $75^{\circ} 15'$  с. ш., но из-за непроходимых льдов не смог добраться до устья Лены.

Лейтенант Василий Прончищев, которому было дано предписание совершить путь от Лены до Енисея, вышел в плавание из Якутска вниз по Лене в июне 1734 года и с большим трудом выбрался в океан в середине августа. Направившись оттуда на северо-запад, он проплыл между Ново-Сибирскими островами, лежащими у устья Лены, и остался зимовать у Русской деревни в устье реки Оленека под  $72^{\circ} 30'$  с. ш. На следующий год Прончищев смог выйти в океан только 1 августа и, продолжая путь на запад, попал, не доходя до Хатанги, во льды, из которых едва выбрался. На север простирались такие сплошные ледяные поля, что экспедиции пришлось держаться ближе к берегу. Тем не менее Прончищев продолжал итти на запад и благополучно дошел до Таймырского устья, а оттуда направился к реке Пясиде. Носкопление льдов заставило его повернуть обратно к Таймыру, а потом и к реке Оленеку, куда экспедиция и прибыла в конце августа, потеряв своего начальника. После смерти Прончищева команду принял штурман Челюскин, который летом 1737 года привел судно экспедиции благополучно в Якутск.

На место Прончищева был прислан из Петербурга лейтенант Харитон Лаптев, с предписанием пройти до Енисея если не морем, то берегом. Выйдя в плавание в июле 1739 года, Лаптев дошел до реки Хатанги, где чуть не застрял во льдах, едва успев войти в реку и встать там на зимовку. С наступлением лета 1740 года он дважды пытался выйти в море,



но оба раза неудачно. При третьей попытке его дуббель-шлюпка потерпела крушение, и Лаптеву пришлось спасаться с командой берегом, которого им удалось достигнуть только потому, что уже с 19 августа наступили такие жестокие морозы, что море кругом замерзло. Укрываясь от сильнейших ветров и морозов в ямах, вырытых в земле, участники экспедиции больше месяца претерпевали всякие невзгоды, питаясь теми съестными припасами, которые они время от времени доставляли со своего судна, пока его не унесло в море. Выйдя затем в поход к Хатанге, они прибыли туда через 25 дней, потеряв по дороге от холода, голода и болезней 12 человек. На этом и закончилась попытка пройти от устья Лены к устью Енисея. Интересно отметить, что Прончищеву удалось во время своего плаванья дважды обогнуть крайнюю оконечность Азии, мыс Челюскина, чего ни разу не мог сделать Лаптев. Вероятно состояние льдов во время обеих экспедиций было неодинаковым.

Замечательное плавание совершил лейтенант Дмитрий Лаптев, прошедший на 37 градусов долготы вдоль северного побережья Азии. Лаптев сменил лейтенанта Петра Лассениуса, на которого было возложено важнейшее задание пройти от реки Лены до Камчатки через Берингов пролив. Лассениус, датчанин по происхождению, добровольно вызвавшийся итти в плавание, вышел в конце июня 1733 г. из Якутска, но уже 14 августа вынужден был остановиться на зимовку. Скоро среди команды началась цынга, одной из первых жертв которой пал сам Лассениус. Вслед за ним погибли за три месяца еще 41 человек. К концу зимовки от всей команды остались в живых только священник, подштурман и шестеро матросов.

Начальником экспедиции был тогда назначен по распоряжению капитана Беринга, бывшего еще в Якутске, Дмитрий Лаптев, который и вышел летом 1736 года из Якутска. Обойдя Святой мыс, Лаптев направился прямо на северо-восток, но вскоре увидел необозримые поля сплошных льдов. Посоветовавшись с подчиненными, Лаптев вернулся к Лене, где и остался зимовать. Среди команды стала быстро развиваться цынга, но, наученный несчастным примером Лассениуса, Лаптев поил команду отваром из кедровых шишек, кормил ее сырой мерзлой рыбой и заставлял быть в постоянном движении. В результате экспедиция не потеряла за зиму ни одного человека.

Беринг, узнав о результатах плаванья Лаптева, приказал ему вернуться в Якутск и затем послал его оттуда в Петербург. Там решено было снова отправить Лаптева в Сибирь с предписанием описать северо-азиатское побережье сухим путем,



если не удастся пройти из Лены на Камчатку морем. Вернувшись в Якутск летом 1739 года, Лаптев немедленно пустился в плавание. В середине августа он миновал Святой мыс, а в конце этого месяца дошел до реки Индигирки, где судно экспедиции было остановлено льдами. Через несколько дней льды сорвали его с якорей и отнесли в море, где судно опять замерзло на расстоянии 65 километров от берега. С большим трудом моряки перевезли с судна провиант и разное снаряжение к месту своей зимовки. Летом 1740 года Лаптеву удалось спасти судно, и, приведя его в порядок, он пустился в дальнейшее плавание. Почти целый месяц экспедиция без всяких помех плыла на восток, но затем льды заставили ее войти в устье реки Колымы, где Лаптев и зазимовал. На следующий год экспедиция отправилась дальше, но, пройдя не больше трех градусов по долготе, вынуждена была возвратиться к реке Колыме из-за непроходимых льдов. По другим сведениям, Лаптев, опасаясь нападения чукчей, вернулся сухим путем в Анадырский острог.

Если принять во внимание примитивное оборудование и снаряжение различных экспедиций, входящих в состав Великой северной экспедиции, то надо признать, что ею были достигнуты поразительные результаты. Корабли, строившиеся обычно в местах, служивших исходными пунктами, ни по конструкции своей, ни по размерам не отвечали условиям полярного плавания. Команды не имели достаточного опыта, быстро переутомлялись или погибали от болезней. С цынгой боролись плохо, да и не умели бороться, а одежда и питание заставляли желать многого. И тем не менее лишь самая малая часть азиатского берега осталась неисследованной Великой экспедицией. Разница долгот от Таймырской губы до реки Пясиды равняется только  $10^0$ , или 280 километрам!

Сам Беринг, вместе с капитаном Чириковым, выбрал областью своей работы Тихий океан. Мы уже упоминали выше, что Берингу удалось только в 1740 г. выйти в море из Охотска. Придя в Петропавловскую гавань на Камчатке, Беринг перезимовал здесь и в начале июня 1741 г. отправился в плавание на двух судах в восточном направлении. Буря разлучила корабли и Беринг долго крейсеровал у берегов Камчатки, ожидая спутника. Тем временем капитан Чириков достиг американского берега около того места, где сейчас находится город Ситка. Чириков видел вдали Алеутские острова, но не пошел к ним, а повернул обратно на Камчатку из-за цынги, начавшей свирепствовать среди экипажа. Беринг же, не дождавшись Чирикова и потеряв надежду найти его, тоже достиг Америки у мыса принца Уэльского и оттуда пошел к югу вдоль



Алеутских островов, не предполагая однако, что это огромный архипелаг. Тогда же им были открыты и Командорские острова. У берегов одного из них Беринг на обратном пути потерпел крушение. Это был пустынный и мало доступный остров Авача ныне называемый островом Беринга. Продолжать плавание на гребных судах было очень опасно, и потому пришлось высаживаться на берег почти без всяких запасов провианта и снаряжения. В довершение всех бед экипаж был истощен и сильно пострадал от цынги. Большая часть спутников Беринга здесь и погибла. Едва успевали хоронить умерших, чтобы охранить трупы от диких зверей, рыскавших вокруг лагеря. 8 сентября 1741 года умер и сам Беринг. Заслуги его в области географического исследования бесценны, и человечество по справедливости обессмертило его имя.

Здесь кстати будет упомянуть о длительном пребывании в полярных областях в условиях самого примитивного существования. Случай этот произошел в сороковых годах XVIII столетия, вскоре после того как погиб Беринг, но место действия на этот раз относится к водам, омывающим Европу. В 1743 году один мезенский купец отправил небольшое промысловое судно на Шпицберген для лова моржей и другого морского зверя. Бурей судно снесло к восточным берегам этого архипелага, почти недоступным из-за льдов. Окруженные со всех сторон льдами, несчастные промышленники не знали, на что им решиться, и после долгих колебаний остановились на зимовке, как на единственном выходе из создавшегося положения. Им было известно, что где-то неподалеку на берегу выстроена их же соотечественниками хижина. Часть экипажа осталась на судне, а четверо моряков отправились на берег отыскивать хижину, которую действительно вскоре нашли. Отдохнув здесь, они пустились в обратный путь за своими сотоварищами, но к своему великому ужасу обнаружили, что судно унесло в море льдами. Очевидно ночью поднялся сильный ветер, который и разогнал льды. Нынешние промышленники, наученные долгим опытом, отлично знают, что в полярных областях с судна, затертого льдами, очень рискованно отлучаться надолго, как и очень опасно спускать экипаж на берег без достаточного снаряжения, даже когда кругом чистое море.

Вернувшись в хижину, четверо промышленников были вынуждены прожить здесь шесть лет и три месяца! Место их пребывания по всей видимости находилось под  $75,5^{\circ}$  с. ш. Кругом расстилалась дикая холодная пустыня, а жить приходилось в тех условиях, в которых оказались несчастные. В хижине была сложена печь, а на отопление ее шел плавник,



в изобилии выкидываемый морем. За свое пребывание на острове промышленники убили 250 оленей, множество белых и голубых песцов и десять белых медведей. Эти сведения чрезвычайно интересны, потому что теперь на Шпицбергене совершенно нет оленей, а песцы почти не встречаются. От холодов зимовщики не страдали, но снега выпадало так много, что их хижину приходилось откапывать из-под него.

В августе 1749 года к месту их бедствий подошло русское судно, которое и спасло троих оставшихся к тому времени в живых. Судно это было снаряжено „Сальной графа П. И. Шувалова конторой“, получившей от императрицы Елизаветы монополию на промысел китов, моржей и прочих животных в Белом и Ледовитом морях. Русские полярные Робинзоны так точно вели счет дням, что за шесть лет и три месяца ошиблись только на два дня, не приняв в расчет двух високосных годов.

## VII. Плавание русских мореходов в XVIII столетии.

Мы уже упоминали о том, что в исследованиях северо-западного прохода наступил многолетний перерыв и почти за все XVII столетие и за первые сорок лет XVIII не предпринималось никаких новых попыток в этом направлении. Лишь в том году, когда погиб Беринг, на поиски северо-западного прохода была снаряжена английским адмиралтейством экспедиция капитанов Мидльтона и Мура, организованная по инициативе некоего Доббса, доказывавшего, что Гудзоновская меховая компания нарочно препятствует всем попыткам отыскать проход из боязни ущерба для торговли этой компании. Экспедиция не дала никаких значительных результатов, но для поощрения дальнейших исследований в этой области в 1745 г. был издан парламентский акт, объявлявший награду в 20 000 фунтов стерлингов тому великобританскому подданному, который откроет путь из Гудзонова залива в Восточный океан. Этой наградой парламент предполагал парализовать влияние Гудзоновской компании, если бы та действительно из своих корыстных интересов мешала делу исследования, подкупая начальников нежелательных ей экспедиций. Позднее в 1776 году этот акт был изменен в том смысле, что награда назначалась за открытие пути из Атлантического океана в Тихий в любом направлении к северу от 62° с. ш.

Обещанная награда соблазнила компанию из ста человек, которые купили в складчину два судна и отправили их в 1746 году в плавание под командой капитанов Мура и Смита. Но и эта экспедиция ограничилась только плаванием по Гудзонову заливу, и не нашла выхода из него на север.



Плавания русских промышленников в восточных водах тем временем продолжались и около 1750 года якутский купец Ляхов открыл между реками Хатангой и Анабарой полуостров, на котором в изобилии была найдена мамонтовая кость. Спустя несколько лет якут Этирикан открыл к северу от Святого мыса острова, где также были найдены кости мамонтов. Острова эти называются теперь Ляховскими. Узнав об этом, якутский купец Никита Шалауров спустился по Лене в поисках таких сокровищ. Проведя два года в устье Лены, Шалауров с большим трудом вышел в океан и пошел к востоку, пока позднее время года не заставило его зайти на зимовку в реку Колыму. В 1762 г. он опять вышел в море и доходил до острова, лежащего на запад от Шелагского мыса, но снова был вынужден вернуться на место прежней зимовки. В июле 1764 года он возобновил свою попытку и по некоторым сведениям дошел до реки Анадыря. Дальнейшая участь смелого мореплавателя неизвестна. Шалауров первый описал Чаунскую губу и нанес на карту азиатский берег от реки Яны до Шелагского мыса.

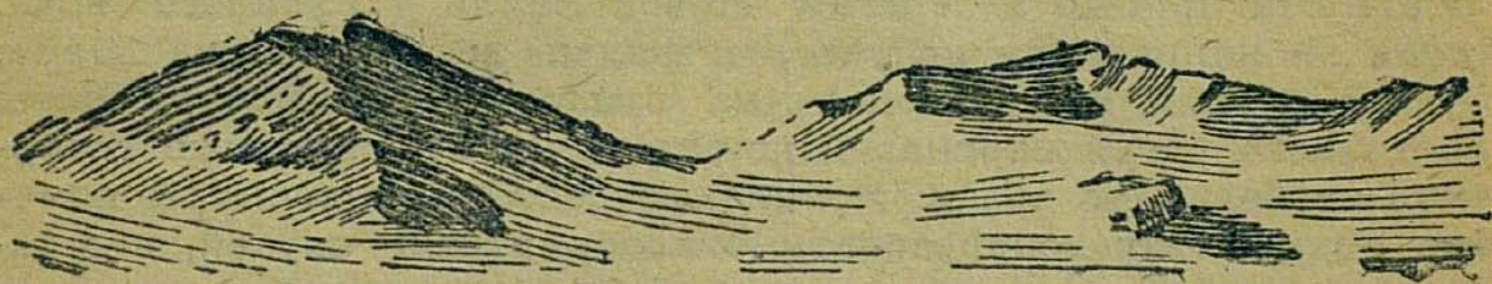
В 1763 г. начальник Охотского порта, получив предписание осмотреть Анадырский острог, отправил сержанта Андреева с этим заданием. Андреев, выехав из Нижне-Камчатска, добрался до Ледовитого океана и достиг первого из Медвежьих островов. Продолжая путь по льдам, он затем благополучно прибыл на пятый или самый северный из этих островов. Интересно отметить, что на Медвежьих островах Андреев видел юрты, но не мог определить, какой народ в них обитает. С высокой горы на пятом острове Андреев видел к югу возвышенность около реки Колымы, а на севере что-то синело, но путешественник не решился утверждать, что это была земля. Вероятно на следующий год Андреев повторил свое путешествие, потому что в инструкции, данной позднее капитану Биллингсу, было упомянуто об этой земле. По этой же должно быть причине в 1767 году в Ледовитый океан были посланы три геодезиста, которые в течение трех лет занимались исследованием области около Медвежьих островов и определили широту самого северного из них в  $71^{\circ} 58'$ . Оттуда они еще на 50 верст проходили к северу, но никаких признаков земли не нашли.

Не все русские экспедиции этого периода занимались изучением азиатских берегов. В 1764 г. Екатерина II, ознакомившись с описанными выше бедствиями четырех русских зимовщиков на Шпицбергене, предписала отправить туда экспедицию. Автор, у которого мы заимствуем сведения об этой экспедиции, пишет, что „бедственное пребывание промышленников на бесплодной земле сей тронуло чувствительное сердце



монархини". Но ниже он невольно открывает истинные причины которые руководили действиями чувствительной императрицы Она „желала доставить новые способы и удобства для отважных промышленников Архангельской губернии". Стало-быть и тут экономические интересы превышали все иные, как это наблюдалось и наблюдается у всех народов во все времена и в области полярных исследований.

В мае 1764 года на Шпицберген была отправлена небольшая флотилия из пяти судов, на которые была возложена задача подготовить все для главного отряда экспедиции. Эта флотилия благополучно достигла западных берегов Шпицбергена где оставила готовые срубы для постройки домов, бани и хлебного магазина и различное снаряжение, а затем вернулась в Архангельск. Зимовать на Шпицбергене должен был унтер-лейтенант Моисей Рындин с командой. В мае 1765 года и Колы вышли три судна главной экспедиции под начальством Чичагова, впоследствии известного адмирала, отличившегося в войне со шведами в 1788/89 гг. Чичагов должен был обойти



Горные вершины на Шпицбергене.

Шпицберген, а затем идти к востоку с заданием достичь Камчатки! Проведя три месяца в безуспешной борьбе со льдами Чичагов вынужден был ни с чем вернуться домой. Адмиралтейств-коллегия, ознакомившись с журналами Чичагова, нашла что он слишком рано вернулся назад, а кроме того упрекнул его за то, что он не решился плыть к западу от Шпицбергена и не сделал попытки пройти к северу от Гренландии. В результате Чичагову было приказано отправиться опять в плавание. В 1767 г. экспедиция снова вышла в море, но не смогла из-за льдов пройти к северу выше  $80^{\circ} 20'$ . Тщетные попытки Чичагова привели к мнению, что полярные страны северного полушария неприступны.

Плаванья на Новую Землю были возобновлены в 1757 году когда кормщик Юшков отправился туда по распоряжению Шуваловской сальной конторы в поисках серебряной руды, выходящей якобы на поверхность земли, „как некоторая накипь". Юшков сверх всяких промысловых льгот была обещана награда



250 рублей. Но по дороге к Новой Земле Юшков умер. 1760 г. кормщик Савва Лошкин, олончанин по происхождению, решив, что на восточном берегу Новой Земли зверя должно быть больше, так как туда никто еще из промышленников не проникал, надумал отправиться туда. Пройдя Карские ворота, он поплыл к северу и перезимовал две зимы на восточном берегу.

Мысль об отыскании на Новой Земле драгоценных металлов очень занимала в это время архангельских купцов. Западно-европейское стремление в Индию и Китай у наших доморощенных капиталистов выражалось в более скромных масштабах.

1768 году один из богатейших купцов, Бармин, снарядил для той цели „кочмару“—так назывались в Архангельске трехмачтовые суда, подымавшие до 500 пудов груза. Начальство над ней было поручено штурману Розмыслову с предписанием от правительства — произвести опись берегов Новой Земли Карского моря, а от Бармина—найти серебряную руду. Розмыслов вышел в море в июле 1768 года с командой в 13 человек. 6 августа прибыл к берегам Новой Земли у Гусинога носа. Оттуда он направился на север и дошел до Маточкина Шара, который и был им благополучно пройден. С высокой горы восточного устья пролива было видно, что Карское море совершенно свободно от льдов. Но плохое состояние кочмары помешало Розмыслову использовать благоприятный случай, и в середине сентября экспедиция остановилась на зимовку, избрав для нее небольшую тюленью бухту на восточном берегу Безужьей губы под  $73^{\circ} 18'$  с. ш. Зимовка продолжалась целых 16 дней и прошла в очень тяжелых условиях. Большая часть команды заболела, и восемь человек из нее, в том числе кормщик Чиракин, умерли. Лишь 2 августа 1769 года Маточкин Шар очистился от льда, и Розмыслов мог выйти в Карское море, будучи сам болен и имея кроме подштурмана всего четырех человек. Насколько Розмыслову позволяло состояние его здоровья, он осмотрел не только берега, но и горы, лежащие у Маточкина Шара, при чем нигде не нашел „никаких отменностей и курьезных вещей, например как руд, минералов, различных и неординарных камней и соленых озер и тому подобных, а особливо ключей вод и жемчужных раковин“. Тщетно искал он и какой-то „удивительной красоты камень“, о котором ему рассказывал кормщик Чиракин. Проплыв несколько десятков миль на восток, экспедиция встретила льды, заставившие ее вернуться к устью Маточкина Шара. К этому времени судно Розмылова пришло почти в полную негодность—открылась трещина, которую замазывали глиной, обшивая пластырь досками.



По счастью в Маточкин Шар прибыла лодка крестьянина Водохлебова, и Розмыслов, бросив свое судно, перебрался с уцелевшей командой к промышленникам, которые и доставили экспедицию в Архангельск.

Эта экспедиция не оправдала возлагавшихся на нее надежд, хотя Розмыслов первый измерил длину Маточкина Шара, при чем его измерения выполнены были настолько точно и тщательно, что последующим экспедициям не пришлось в них ничего исправлять. Заслуги Розмылова все же чрезвычайно велики, если вспомнить, что он приложил все старания выполнить возложенные на него задачи, изнемогая от болезни, потеряв большую часть команды и имея в своем распоряжении никуда негодное судно.

После путешествия Розмылова почти на пятьдесят лет наступает перерыв и на Новую Землю не предпринимается никаких экспедиций, кроме ежегодных плаваний туда промышленников, уже не помышлявших больше о добывании золота и серебра на берегах Новой Земли, а довольствовавшихся ловом морского зверя.

В том самом году, когда Розмыслов искал на Новой Земле „отменностей“ и минералов, другая экспедиция на западе искала медную руду на крайнем северном побережье Америки. Предприятие это было организовано Гудзоновской компанией, отправившей на север своего служащего, Самуэля Хэрна, который и пропутешествовал там целых три года. В задание его входили тоже поиски северо-западного прохода. Хэрн открыл реку, названную им рекою Медных рудников, и прошел по ней до впадения ее в Ледовитый океан. Но описание его в этой части очень кратко и мало удовлетворительно, хотя, вообще говоря, Хэрн дал много обстоятельных и любопытных сведений о нравах и обычаях северо-американских племен.

### **VIII. Американские и европейские экспедиции конца XVIII столетия.**

Спустя двадцать лет Северо-западная меховая компания, созданная для работы в Канаде, перешедшей по Утрехтскому миру 1713 года от Франции к Англии, послала своего служащего, Александра Мекензи, для получения „обстоятельнейших сведений о внутренности Америки“ с целью приобретения мехов прямо из первых рук. Мекензи открыл большую реку, названную его именем, и совершил продолжительное путешествие по суше от Атлантического океана через Скалистые горы к Тихому океану. Сведения, доставленные Мекензи о виденном им на крайнем севере море, тоже мало удовлетворительны. Один из критиков ядовито замечает, что путешественнику не пришла в голову „сча-



тливая мысль обмакнуть только палец свой в воду и отведавать ную". Этим простым способом было бы решено недоумение, действительно ли Мекензи видел море или же это было большое пресноводное озеро, в роде Невольничьего озера, открытого Эрном.

Здесь кстати будет отметить, что меховые компании постоянно организовывали подобные экспедиции, в результате которых на карту был нанесен, хотя и приблизительно, почти весь северный берег американского материка. Служа своим корыстным и узким интересам, компании невольно оказали большие услуги делу географического исследования, значение его особенно сказалось при позднейших экспедициях.

Но вернемся немного назад. Мы упоминали выше об экспедиции капитана Чичагова к Шпицбергену. Вскоре после нее английское королевское ученое общество возбудило ходатайство о снаряжении экспедиции с заданием узнать, на какое расстояние можно приблизиться к северному полюсу. Ходатайство было уважено, и в 1773 году к берегам Шпицбергена вышли два судна под начальством Джона Фипса. На одном из кораблей служил мичманом прославившийся позднее лорд Нельсон, державший решительную победу над французами в морском сражении при Трафальгаре.

Экспедиция Фипса считается первой научной экспедицией, отправленной к берегам Шпицбергена, долгое время оставшееся неизученным, хотя европейские моряки знают об этом архипелаге уже со времен Чэнслера и Баренца. В начале XIX столетия ученый китолов Скорсби и его сын совершили семнадцать путешествий в эти воды, сделав чрезвычайно много для изучения области между Гренландией и Шпицбергом.

Фипс поднялся к северу только до  $80^{\circ} 48'$  у острова Моффена и видел вдали Семь островов. Пройдя к востоку до  $19^{\circ}$  ш. д., экспедиция попала во льды, из которых выбралась огромным трудом в самый последний момент, когда уже решено было спастись на гребных судах. Прибыв в Англию, начальник экспедиции высказал мнение, что „ледяной вал, занимающий  $20^{\circ}$  по долготе на параллелях  $81^{\circ}—80^{\circ}$ , не имеет никаких отверстий и делает преграду всем покушениям плыть севернее оного“.

Незначительные результаты путешествия Фипса не охладили увлечения английского адмиралтейства, которое в 1776 г. организовало новую экспедицию для открытия кратчайшего пути в Индию, но на этот раз поиски его предполагалось вести не обычным порядком, а через Берингов пролив к западу или



востоку. В связи с этим заданием было изменено и объявлено о награде в 20 000 фунтов стерлингов за открытие пути в Тихий океан из Гудзонова залива, о чем мы упоминали в своем месте. За достижение  $89^{\circ}$  с. ш. была объявлена дополнительная награда в 5 000 фунтов. Во главе экспедиции был поставлен знаменитый мореплаватель Джеймс Кук, совершивший уже два замечательных плавания и побывавший в южных приполярных областях, где он доходил до  $71^{\circ} 10'$  ю. ш.

Отправившись в плавание летом 1776 года, Кук прибыл в августе 1778 года в Берингов пролив и сделал попытку пройти некоторое расстояние к востоку вдоль северных берегов Америки, но был остановлен льдами. Повернув оттуда к югу экспедиция отправилась на зимовку на Сандвичевы острова, где Кук и был, как известно, убит. Его помощник капитан Кларк, принявший начальство над экспедицией, в марте 1779 года пошел к Камчатке, а оттуда далее на север. Но достигнув  $70,5^{\circ}$  с. ш., он отказался от дальнейшего плавания и повернул обратно. По дороге в Англию он умер у берегов Камчатки. В описание третьего путешествия Кука было издано в свет капитаном Кингом, который вопреки мнению Кука уверял, что сплошные льды закрывают всякий доступ из Берингова пролива к западу или востоку.

К этому времени русскими было основано на азиатском берегу Берингова пролива несколько промысловых станций — острогов. Один писатель замечает, что как соболь довел русских до Камчатки, так еще более дорогой камчатский бобр провел их далее через весь ряд Алеутских островов до берегов Америки. Якутские и иркутские купцы давно уже занимались промыслом камчатского бобра и часто, соединившись в компанию, строили в Охотске судно и высылали на нем промышленников к восточному берегу Камчатки. Такое путешествие продолжалось обычно от 5 до 6 лет. Проникая все далее и далее на восток, русские промышленники открыли в 1745 году западные Алеуты, в 1759 г. Лисьи острова, в 1760 г. острова Адриана Толстых, в 1763 г. остров Кадьяк и в 1768 г. полуостров Аляску, которая в том же году была официально присоединена к России. Если бы эти промышленники обладали лучшим снаряжением, более мореходными судами и достаточными научными сведениями, то, разумеется, их плавания могли бы дать блестящие результаты. Но и при всем своем примитивном снаряжении эти первые русские исследователи сделали изумительно много.

На американской стороне крупным промышленником Астором были тоже устроены промысловые станции, а позднее образовалась Русско-американская компания, начавшая совместную работу.



Описанное выше путешествие Кука вероятно послужило причиной новой русской экспедиции в восточные воды северо-восточного прохода. Екатерина II задумала эту экспедицию „для блага отдаленных подданных своих“, прикрывая такими красивыми словами свою великодержавную политику. Во главе экспедиции был поставлен Иосиф Биллингс, штурман великобританской морской службы, принимавший участие в третьем путешествии Кука. За несколько лет перед этим в эти же воды посылался лейтенант Синд, проплававший целых четыре года, но дошедший из Охотска только до острова св. Лаврентия. Затем капитан Креницын, имевший задание описать берега Америки до Калифорнии, плавал до Алеутских островов, но, потеряв там во время зимовки всю команду, вернулся домой без особых результатов. Экспедиции Биллингса было поручено „положить на карту берега всего Чукотского носа до мыса Восточного також многих островов в Восточном океане, к американским берегам простирающихся“, и изучить моря „между матерою землей Иркутской губернии и противоположными берегами Америки“. Но плавание Биллингса не оправдало ни крупных издержек, связанных с организацией экспедиции, ни возложенных на нее задач. Выйдя летом 1787 г. в Ледовитый океан из устья реки Ясашны, Биллингс, не доходя до Медвежьих островов, попал в сплошные льды, при чем некоторые льдины были до 200 саженей. Видя невозможность дальнейшего плавания, Биллингс вернулся к исходному пункту. Согласно инструкции начальнику экспедиции предписывалось, „ежели плавание вдоль берегов Ледовитого океана будет совершенно невозможно, а осведомления, полученные на местах, будут давать вид некоторой удачи“,—произвести описание земли чукчей сухим путем. На основании этого Биллингс в 1790 году совершил весьма интересное путешествие, во время которого подробно изучил Чукотский край. Один из комментаторов замечает по этому поводу, что Биллингс „имел гораздо более способностей путешествовать по земле, нежели по морю“.

**IX. Русские экспедиции XIX века в восточные воды.** Переходя к описанию экспедиций XIX столетия, мы должны отказаться от нашего прежнего хронологического рассказа. В этом веке было совершено столько важных путешествий, давших огромные результаты для науки-географических исследований, что хронологическое их перечисление и описание заставило бы нас разбрасываться и не только переходить постоянно от одной темы к другой, но и допускать самые неожиданные отступления и переноситься из одного материка в другой и даже из одного полушария в другое. Ряд



экспедиций совершался одновременно в самых различных областях земного шара, и при хронологическом описании мы не смогли бы сводить воедино достигнутые результаты и давать должную характеристику тем или иным путешествиям, а также указывать на связь разных экспедиций между собой. Поэтому в дальнейшем мы проследим все важнейшие экспедиции, связанные единством места и цели, и поведем свое изложение с начала XIX века до наших дней, не прерывая его отступлениями, заставляющими переходить к описанию путешествия хотя и совпадавших друг с другом по времени, но преследовавших различные цели и совершенных иногда даже в странах разных полушарий.

Мы рассмотрим поэтому отдельно русские экспедиции в восточные воды как ранние, так и XX столетия, затем разные экспедиции на Новую Землю и на Землю Франца-Иосифа, как особенно нам близкие. Особо выделим плаванья северным восточным проходом, плаванья северо-западным проходом и исследование Гренландии, далее путешествия к северному полюсу с воздушными экспедициями самого последнего времени и наконец экспедиции в южные полярные страны от Кука до Бэрда и Рисер-Ларсена. При таком изложении легче будет дать читателю связную и более определенную картину всего того, что было сделано многими отважными исследователями, упорно стремившимися к своей цели, невзирая ни на какие препятствия, лишения и беды.

В самом начале XIX столетия русская экспедиция под начальством Крузенштерна совершила первое кругосветное плавание, во время которого между прочим изучались берега Камчатки, а затем производилось описание берегов Аляски и острова Кадьяка. Через несколько лет в эти воды посылается новая экспедиция для исследования берегов Америки, „необозранных английскими мореплавателями“, и для собирания сведений о внутреннем состоянии Америки. Начальство над экспедицией поручается лейтенанту Коцебу, который и вышел в море в конце июля 1815 года и, обогнув мыс Горн, в июле следующего года прибыл в Авачинскую губу на Камчатке. Оттуда судно экспедиции — „Рюрик“ — отправилось в Берингов пролив, где в один из ясных дней были видны одновременно берега Азии, острова Гвоздева и мыс принца Уэльского на американском побережье. Продолжая плавание, „Рюрик“ пошел к востоку вдоль северо-западных берегов Америки, и вскоре перед глазами путешественников открылся широкий залив, причем дальше к востоку совсем не было видно берегов, к северу же тянулся высокий хребет. Казалось, был найден проход, соеди-



явший Тихий океан с морем, которое видел Хэрн и Мекензи. Но при внимательном изучении берегов Коцебу убедился, „что здесь нельзя ожидать прохода в Ледовитое море“, и, назвав открытый им залив своим именем, решил повернуть обратно и зима зимовать на Сандвичевы острова, оставив дальнейшее исследование до будущего года. Но второе плавание „Рюрика“ в приполярных водах было непродолжительным, и в августе 1817 года Коцебу отправился в обратный путь.

Начало двадцатых годов XIX столетия отмечено двумя русскими экспедициями, усердно изучавшими северо-восточное побережье Азии. Одной из них была знаменитая экспедиция П. П. Врангеля, который не только с большой точностью описал берега Сибири от Индигирки до острова Колючина, но и несколько раз делал попытку проникнуть на санях в Ледовитый океан в надежде найти там еще неизвестную землю, которой путешественнику рассказывали туземцы. По их словам со скал мыса Якана в ясные летние дни видны на севере высокие горы, покрытые снегом. Осмотрев окрестные воды на расстоянии 275 километров от берега, Врангель однако убедился, что в удободостигаемом от азиатского берега расстоянии нет на Ледовитом море земли“. Если же она существует, то к ней можно добраться от мыса Якана, где она ближе всего подходит к материку.

Через 26 лет после путешествий Врангеля один из участников экспедиций, разыскивавших Франклина, Келлет, плавая в тех же водах, где побывал и Врангель, подошел на судне „Геральд“ к неизвестному скалистому острову, назвав его в честь своего судна. С вершины острова Келлет видел на востоке какую-то землю, которую и назвал „Землей Келлета“. Но в действительности это была та неизвестная земля, к которой 18 лет спустя в 1867 году подходил американский китолов Томас Лонг. Так как ее местоположение близко совпадало с тем, которое было намечено на карте Врангелем, то Лонг назвал эту землю островом Врангеля. Нужно отметить, что Врангель провел на крайнем севере целых четыре года и собрал замечательные сведения о народностях, проживающих в этих дальнесибирских областях. Кроме того во время своих неоднократных санных поездок он убедился в существовании так называемой „большой полыньи“, т. е. открытого водного пространства вдоль северного побережья Азии. Позднее этой полыньей, которой упоминал еще Де-Вер, воспользовался шведский путешественник Норденшельд, прошедший на своем судне „Вега“ весь путь севером от Европы до Берингова пролива. К сожалению недостаток места не позволяет нам остановиться здесь и рассказать об экспедиции Врангеля со всеми теми подроб-



ностями, которых заслуживает путешествие этого мореплавателя, вполне достойного занять одно из первых мест в рядах северных полярных исследователей.

Вторая экспедиция, относящаяся к тому же 1820 году, когда начал свое путешествие Врангель, находилась под начальством лейтенанта П. Ф. Анжу, который нанес на карту северное побережье Сибири от Оленека до Индигирки и доказал, что на север от островов Котельного, Фаддеевского и Новой Сибири никакой земли не существует. К сожалению бумаги Анжу впоследствии погибли во время пожара, и потому многие подробности его экспедиции не сохранились. Между прочим Анжу оставил точное описание Большого Ляховского острова, который в 1809 г. объехал с востока известный путешественник — ссыльный Геденштрем.

Впервые остров Врангеля был достигнут в 1881 году американскими судами „Корвин“ и „Роджерс“, вышедшими в плавание на поиски экспедиции Де-Лонга. Затем в течение 30 лет сюда никто не приходил, и лишь в 1911 году здесь побывало судно Главного гидрографического управления „Вайгач“. Дальнейшая судьба острова весьма интересна. Один из советских путешественников (Г. Д. Красинский) пишет, что этот остров „нанесен на карту впервые русским моряком, замечен впервые издалека английским моряком, посещен впервые американским моряком“. В 1914 году на него высадилась часть команды канадского судна „Караук“, которую тщетно пытались потом спасти русские суда „Таймыр“ и „Вайгач“. В сентябре 1921 года остров был присоединен к владениям Великобритании, а в 1923 г. на него была отправлена вторая партия зимовщиков, из которых все погибли, кроме одной эскимоски. Летом 1924 г. на остров была послана из Владивостока советская гидрографическая экспедиция на судне „Красный Октябрь“, которая должна была произвести ряд обычных исследований и заняться кроме того выяснением вопроса, что делается на острове, занят ли он кем-либо или нет и т. д. Благополучно прибыв 19 августа к берегам острова, экспедиция подняла на нем флаг СССР и через несколько дней тронулась в обратный путь, едва не зазимовав по дороге у мыса Северного. На остров дважды посылались партии зимовщиков, при чем последняя из них совершила плавание на ледоколе „Литке“ в 1929 г.

Выше мы упоминали о том, что Ново-Сибирские острова были известны русским уже с 1650 г. Однако, прошло свыше двухсот лет, прежде чем они подверглись научному обследованию и изучению. Это изучение не закончено и поныне, и в настоящее время на островах зимует уже вторая советская экспедиция. Первыми



учеными-исследователями, посетившими Ново-Сибирские острова, следует считать Бунге и Толля. Они выехали весной 1886 г. из Усть-Янска, а затем, обследовав массив Святого носа, перешли на острова, причем Бунге изучал Котельный и часть Ляховского, а Толль — все остальные острова архипелага. Через семь лет Толль с гидрографом Шилейко вновь посетил острова, имея заданием устроить там продовольственную базу для экспедиции Нансена на „Фраме“. Спустя опять семь лет, Толлем предпринимается новая, на этот раз морская, экспедиция на Ново-Сибирские острова. В июле 1900 г. он выходит из Петербурга на яхте „Заря“, поставив себе целью плавание северовосточным проходом до Новосибирского архипелага. Осенью того же года „Заря“ оказалась в непроходимых льдах и вынуждена была остановиться на зимовку на  $76^{\circ} 33'$  с. ш. и  $95^{\circ} 6' 30''$  в. д.

Лишь в июле следующего года экспедиция двинулась дальше и во второй половине августа обогнула мыс Челюскина. После тяжелого плавания, все время борясь с противными ветрами, „Заря“ встала на вторую зимовку у Котельного острова в бухте Нерполах, которая сделалась базой для научных работ экспедиции. Отсюда Толль и его спутники совершили ряд поездок, изучая различные острова архипелага. В начале лета 1902 года Толль покинул свою базу и направился к берегам Новой Сибири, но не вернулся из своего путешествия. На розыски его было послано несколько спасательных экспедиций, но безрезультатно. Вероятно Толль и его спутники погибли, попав в область тонкого, легко ломающегося льда у края сибирской полыньи.

Не останавливаясь на последовавших затем других русских экспедициях первой четверти XX века на Ново-Сибирские острова, мы перейдем к советским экспедициям в эту область. Одна из них во главе с Н. В. Пинегиным, участником похода Г. Я. Седова, отправилась в 1928 г. в составе девяти человек и, проведя на островах около полутора лет, вернулась в Ленинград в середине апреля 1930 года. За это время была построена научная станция на  $75^{\circ} 11'$  с. ш. и  $143^{\circ} 15'$  в. д., нанесен на карту Большой Ляховский остров и собраны богатые научные коллекции. На смену экспедиции Пинегина в декабре 1929 г. на север отправилась группа других ученых исследователей, участников второй советской экспедиции на Ново-Сибирские острова, во главе с Н. Н. Шпаковским.

У нас еще не имеется точных сведений о том, как протекает работа зимовщиков, но нужно думать, что условия их существования очень тяжелы: группа состоит всего из четырех человек, которые должны обслуживать как аэрометеорологическую станцию, так и радиостанцию и выполнять все необходимые хозяйственные работы.



## Х. Исследования Новой Земли.

Рассказывая об исследовании Новой Земли, мы довели наше повествование до конца 60-х годов XVIII столетия и отметили, что после путешествия Розмыслова наступил перерыв

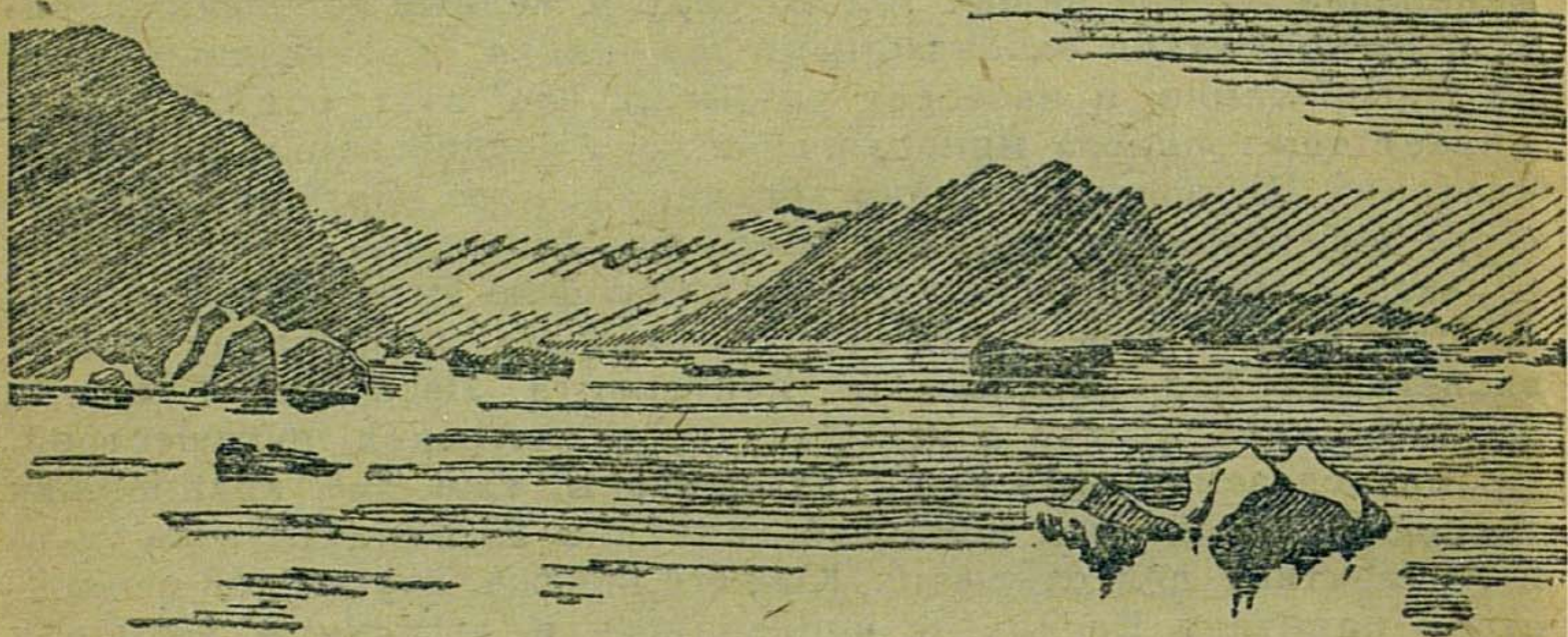
почти на полвека. В 1807 году граф Н. П. Румянцев, желая проверить слухи о нахождении на Новой Земле драгоценных металлов, отправил туда экспедицию на свои собственные средства, поручив командование ею штурману Поспелову. В экспедиции принял участие горный чиновник Лудлов, служивший на одном из уральских заводов. Никаких драгоценных металлов на Новой Земле не было найдено, а из полезных минералов Лудлов нашел только серу и медный колчедан. Впрочем, он не считал законченными изыскания, произведенные им на Новой Земле, и наоборот указывал, что этот остров заслуживает тщательного минералогического исследования. За время плавания Поспелов составил довольно точную карту новоземельского побережья от Костина Шара до Маточкина, сделав таким образом значительный вклад в картографию Новой Земли. Через 12 лет, в 1819 году, на Новую Землю была отправлена новая экспедиция под начальством лейтенанта Лазарева. Этот год особенно замечателен в истории русских морских путешествий. Кроме новоземельской были отправлены еще две крупнейших экспедиции: одна под командой капитана Беллинггаузена ушла в Антарктику для открытия Южного полюса, другая под начальством капитана Васильева направилась в восточные воды для описания северных берегов Америки и отыскания пути в Атлантический океан.

Лазарев вышел в плавание на бриге „Новая Земля“ в июне 1819 года и некоторое время крейсеровал у западных новоземельских берегов, несколько раз делая тщетные попытки войти в Маточкин Шар. Среди команды довольно скоро стала распространяться цынга, и потому начальник экспедиции решил не рисковать дальнейшим плаванием во льдах и в сентябре вернулся благополучно в Архангельск, имея на борту из команды только шесть человек здоровых. Неудача экспедиции Лазарева в значительной степени объясняется сравнительно ранним выходом его в плавание. Берега Новой Земли еще не очистились от льдов, и продолжительное плавание только понапрасну утомило команду, предрасположив ее к заболеваниям.

Спустя два года на Новую Землю снаряжается новая экспедиция под начальством Ф. Литке, одного из известнейших русских путешественников и исследователей. Литке совершил последовательно в 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. четыре плавания



к берегам Новой Земли, каждый раз пытаюсь пройти вдоль ее восточного побережья. За время этих плаваний было произведено подробное описание берегов и сделан ряд ценнейших наблюдений, обеспечивших Литке почетное место среди русских ученых мореплавателей. Позднее Литке, отправившись в кругосветное плавание на шлюпе „Синявин“, определил в Беринговом море важнейшие пункты камчатского побережья и описал берег Чукотской земли и многих островов. Плаваниям Литке к берегам Новой Земли следовало бы посвятить особый очерк, мы же к сожалению не можем останавливаться подробно на этой теме. Скажем лишь, что работы Литке дали ценнейший



У берегов Новой Земли.

материал для более близкого знакомства с Новой Землей и ее природой и послужили фундаментом для дальнейшего изучения этих островов.

Через восемь лет после последнего путешествия Литке к берегам Новой Земли было отправлено три судна. Первое из них, под начальством лейтенанта Крогова, должно было пройти через Маточкин Шар в Карское море и затем дойти до устья Оби или Енисея. Судно это пропало без вести. Второе судно благополучно добралось домой, хотя и не выполнило задания обогнуть Новую Землю с севера. Третьему — под командой Пахтусова — было поручено пройти в Карское море через Карские ворота и оттуда подняться к северу вдоль восточного берега Новой Земли. Пахтусов перезимовал у Карских ворот и на следующий год прошел Маточкиным Шаром, войдя в него с восточной стороны и обойдя таким образом весь южный остров Новой Земли. Год спустя Пахтусов вторично зимовал на ново-земельском берегу в западном устье Маточкина Шара и весной



следующего года предпринял санную экспедицию для описания восточного берега. Отдохнув в хижине, уцелевшей еще со времен зимовки Розмыслова, Пахтусов вернулся к месту своей стоянки, поручив штурману Цивольке с 5 матросами обследовать восточный берег. Циволька на 160 километров прошел к северу и через 34 дня соединился с Пахтусовым, который два месяца спустя сделал смелую попытку обойти Новую Землю с севера на простой лодке.

До сих пор мы говорили только об экспедициях, совершенных на Новую Землю или промышленниками, или мореплавателями, ставившими себе целью нанесение на карту и опись берегов. Чисто же научных экспедиций на Новую Землю не было до 1837 г., когда академик Бэр отправился туда с двумя молодыми естественниками. Это путешествие значительно способствовало изучению Новой Земли. Год спустя Циволька снова зимовал там, при чем погиб во время этой зимовки. Затем наступает второй полувековой перерыв, во время которого Новая Земля посещается норвежскими промышленниками, один из которых и открыл зимовку Баренца, о чем мы упоминали выше. Лишь в 1896 году предпринимается академиком Чернышевым новая крупная экспедиция, давшая „общее представление о физико-географических особенностях средней части Новой Земли“. Планомерного же изучения и описания обоих островов пришлось дожидаться до начала нашего столетия, когда этим вопросом между прочим занялся геолог В. А. Русанов, погибший в 1912 году во время перехода на судне „Геркулес“ от берегов Шпицбергена к Новой Земле. Русанов в 1908 году делал попытку пройти поперек Новой Земли с востока на запад, а в 1909 году пересек остров на высоте заливов Крестового и Розмыслова. В 1912 году на Новой Земле у Панкратьева полуострова зимовала экспедиция Г. Я. Седова на судне „Св. Фока“, проведшая здесь почти целый год. Льды выпустили „Св. Фоку“ из своих объятий только 26 августа! За время зимовки были совершены санные поездки поперек острова до мыса Медвежьего и вдоль северо-восточных берегов до мыса Флиссингер Гофт.

Мы не задавались целью в тесных границах нашей небольшой книжки упомянуть, хотя бы в нескольких словах, о всех без исключения полярных и приполярных экспедициях или только о всех русских экспедициях. Для этого понадобилось бы гораздо больше места или самая книжка превратилась бы в простой перечень. Вот почему мы не можем с достаточной подробностью остановиться и на всех значительных экспедициях на Новую Землю. Их было очень много за минувшие



тридцать лет, но лишь за последнее время эти экспедиции ведутся систематически и упорно, не оставляя ни одного неисследованного уголка. Самая техника путешествий меняется, при чем путешественники пользуются всеми последними достижениями науки. Радиосвязь не прерывается во время экспедиций, что значительно облегчает решение поставленных им задач. С 1923 года на северном острове Новой Земли функционирует постоянная радиостанция. Мы остановимся здесь лишь на экспедициях Р. Л. Самойловича, совершенных им в 1921—27 гг. Во время одной из этих экспедиций, в 1925 году, Новая Земля была обойдена со всех сторон, что до сих пор еще никем не было сделано полностью. Кроме того Самойлович обошел весь южный остров и подробно обследовал весь западный берег обоих островов. В 1927 году судно экспедиции, моторный бот „Эльдинг“, использовав благоприятное состояние льдов, прошло от острова Баренца к мысу Флора на Земле Франца-Иосифа и благополучно вернулось оттуда к Горбовым островам у западных берегов Новой Земли. За все путешествие Самойловичу ни разу не пришлось зазимовать и кроме того не было ни одной человеческой жертвы. Участники экспедиций собрали ряд ценнейших материалов, часть которых опубликована в „Трудах Института по изучению Севера“. В ближайшие годы, несомненно, предстоят новые советские экспедиции на Новую Землю, изучение которой далеко еще не закончено.

## **XI. Открытие Земли Франца- Иосифа.**

Кроме Новой Земли и азиатского побережья русских и советских путешественников постоянно привлекали к себе берега архипелага Земли Франца-Иосифа, входящего теперь в полярный сектор СССР. Поэтому мы расскажем сейчас подробно об истории исследования этой группы островов. Существование ее было гениально угадано знаменитым русским революционером и выдающимся геологом П. А. Кропоткиным, который составил по поручению Русского географического общества записку о необходимости изучения русских северных морей. В этой записке Кропоткин между прочим писал: „Вряд ли одна группа островов Шпицбергена была бы в состоянии удержать огромные массы льда, занимающие пространство в несколько тысяч квадратных миль, в постоянно одинаковом положении между Шпицбергенем и Новой Землей. Не представляет ли нам это обстоятельство, равно как и относительно легкое достижение северной части Шпицбергена, права думать, что между этим островом и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает льды за собой“. Но средств на организа-



цию экспедиции, которая могла бы заняться изучением области, лежащей к северо-востоку от Новой Земли, отпущено не было, и честь открытия Земли Франца-Иосифа досталось австро-венгерской экспедиции Вейпрехта и Пайера. Последний принимал участие в так называемой второй немецкой экспедиции к восточным берегам Гренландии. По возвращении домой он сумел заинтересовать ряд влиятельных лиц и добиться необходимых средств, на которые и была организована экспедиция для изучения района между Шпицбергенем и Новой Землей, а в случае удачи — и для прохода северо-восточным путем. Известный географ Петерман выдвигал гипотезу, что севернее Новой Земли и острова Врангеля должно существовать открытое полярное море. Пробное плавание 1871 года показало, что состояние льдов довольно благоприятно для такого путешествия, и в 1872 году Вейпрехт и Пайер вышли из Бремена на судне „Тегеттгоф“. Но в тот год кромка льда в Баренцовом море занимала необычайно южное положение, и состояние льдов и температура воздуха оказались гораздо хуже, чем ожидалось. Судно экспедиции то застревало во льдах, то выходило на чистую воду. В августе „Тегеттгоф“ пошел к северу в сплошном тумане. Вскоре судно затерло льдами, из объятий которых ему уж не суждено было выбраться, несмотря на все принятые меры. Ледовый дрейф „Тегеттгофа“, начавшийся у северо-западных берегов Новой Земли под  $76^{\circ}22'$  сев. шир., продолжался свыше года, и 31 августа 1873 года судно принесло к неизвестной земле. Вейпрехт вызвал всю команду наверх, приказал поднять флаг, и вновь открытый архипелаг был назван Землей Франца-Иосифа в честь австрийского императора. Нам кажется, что было бы вполне своевременно поднять вопрос о переименовании этой группы островов. Сами собой напрашиваются имена Фритьофа Нансена, проводшего там свою знаменитую зимовку 1895/96 гг., и Петра Кропоткина, интуитивно открывшего эту землю.

Лишь через два месяца удалось произвести высадку на берег вновь открытой земли. Все это время судно беспомощно дрейфовало со льдами. Наконец оно вмерзло в береговой припай, где и простояло всю зиму и весну. За зимовку было произведено множество наблюдений и совершено несколько санных путешествий, протекавших в самых тяжелых условиях. Температура нередко опускалась до  $-50^{\circ}$ , и большая часть собак пала. Тяжелые сани приходилось тащить на себе. Но никакие опасности не страшили отважных исследователей, и им удалось во время одной санной экспедиции дойти до мыса Флигели на самой северной из кем-либо достигнутых до этих нор широт —



82°5'. Огромные полыньи помешали Пайеру пройти дальше, но с высокой скалы были видны вдаль на севере очертания еще какой-то земли, которую Пайер назвал Землей Петермана. Впрочем, существование ее до сих пор не подтверждено. 20 мая судно было покинуто, так как не было никаких надежд на выход его из льдов. По глубокому снегу участники экспедиции двинулись на юг, таща за собой сани с поставленными на них лодками. Лед находился в непрерывном движении, направление которого трудно было предугадать. Ниже мы услышим еще об этом непостоянстве полярных льдов, когда будем описывать странствования Андре и его спутников к Белому острову. Два месяца спустя экспедиция все еще находилась в виду покинутого ею судна, пройдя за пятьдесят пять дней только два с половиной километра! Но вот ветер переменял направление, во льдах стали образовываться каналы, и путешественники быстрее двинулись на юг. 16 августа показалась Новая Земля, а через несколько дней русский промышленник Федор Воронин спас участников экспедиции и доставил их в Норвегию.



На волосок от смерти.

Шесть лет спустя голландское судно „Виллем Баренц“ под командой Де-Брюйне подходило к берегам Земли Франца-Иосифа, но этим и ограничилось. Через год шотландский спортсмен Ли Смит обследовал на своей яхте „Эйра“ южный берег архипелага, а затем вернулся сюда на следующее лето, при чем „Эйра“ потерпела крушение у мыса Флора и Ли Смит пришлось остаться здесь на зимовку. Зимовка вообще прошла благополучно. Из обломков „Эйры“, камней и торфа была выстроена хижина, в которой экспедиция и провела долгую полярную ночь. Недостатка в провианте и особенно свежем мясе не ощущалось, так как охотой было добыто много медведей, моржей и птиц. Но топлива нехватило на всю зиму, и с начала



нваря приходилось отапливаться звериным салом. Весной 1882 года участники экспедиции отправились на шлюпках на Новую Землю, где и были спасены.

На некоторое время в исследовании Земли Франца-Иосифа наступает перерыв, возмещаемый зато потом работами экспедиции англичанина Джексона в 1894 — 1897 гг. Фредерик Джексон отправился в 1894 году из Англии, предполагая дойти до Северного полюса через Землю Франца-Иосифа. Ему казалось, что тот архипелаг может послужить прекрасным отправным пунктом для достижения полюса. План его основывался на ошибочном предположении Пайера, видевшего с мыса Флигели отдаленную землю. Джексон привез с собой низкорослых манджурских лошадей, а также 30 остяцких собак и провел на Земле Франца-Иосифа три года, подробно изучая ее южную и западную часть. Совершая санные поездки, Джексон устраивал склады провианта и ставил отличительные знаки, облегчая тем самым труд дальнейших экспедиций. Постоянная связь с Англией поддерживалась пароходом „Уиндворд“, ежегодно производившим пополнение запасов экспедиции. В июне 1896 года на мысе Флора произошла историческая встреча Джексона с Нансеном и Иохансеном, возвращавшимися из своего похода к северу и зимовавшими на острове Джексона в северной части архипелага. Как известно, Нансен и Иохансен оставили „Фрам“ 14 марта 1895 года на  $83^{\circ}59'$  сев. шир., решив пройти к полюсу по льдам. Снаряжение путешественников состояло из трех саней, двух брезентовых каяков, 28 собак и запасов провианта на 30 дней для людей и 100 дней для собак. Путешествие протекало в невероятно тяжелых условиях. Лед все время сносило к югу, и 7 апреля Нансен, достигнув  $86^{\circ}14'$ , т. е. самой северной точки, где когда-либо был человек, решил возвратиться, считая дальнейший поход крайне опасным. Экспедиция направилась к Земле Франца-Иосифа. К несчастью через несколько дней остановился хронометр, и дальнейшее определение местоположения стало невозможным. Провиант быстро истощался, снежный покров стал почти непроходимым из-за таяния, собаки выбивались из сил. Вскоре пришлось убивать их одну за другой для пропитания как обоих исследователей, так и оставшихся собак. Потом посчастливилось убить тюленя и трех медведей и таким образом запастись провиантом на долгое время. У путешественников оставалось всего две собаки, а земли все еще не было видно.

Наконец 6 августа Нансен подошел к трем небольшим, покрытым снегом островам, названным Белой Землей. Дальше путешественники отправились в каяках, все время подвергаясь



нападениям моржей. Лишь 26 августа они достигли берега на  $81^{\circ}12'$  с. ш. и  $56^{\circ}$  в. д., где и решили перезимовать. Они не знали, где находятся. В действительности же они вышли на Землю Франца-Иосифа. Построив хижину из камня и покрыв ее вместо крыши моржовой шкурой, путешественники прожили здесь до 19 мая 1896 года. 23 мая они снова поплыли на каяках, рассчитывая добраться до Шпицбергена. 17 июня они увидели берег какого-то острова, где и высадились. Это был мыс Флора. Здесь-то они и встретились случайно с Джексоном, который сначала долго не узнавал Нансена в стоявшем перед ним до-нельзя грязном человеке, заросшем бородой, и в одежде пропитанной ворванью и перепачканной сажей. Через несколько дней на мыс Флора пришел „Уиндворд“, который и забрал обоих норвежцев.

После Джексона на Земле Франца-Иосифа побывал шотландский капитан Робертсон, а затем в 1898/99 г. там зимовала американская экспедиция Уэльмана. Во время этой экспедиции произошла одна из обычных полярных трагедий. На западном берегу Земли Вильчека остались зимовать два норвежца, Бентсен и Бьервик, при чем первый из них умер, перед смертью попросив своего товарища отложить похороны до весны, чтобы труп его не сделался добычей песцов и медведей. Бьервик так и провел долгую полярную ночь, лежа в хижине рядом с трупом Бентсена, смерзшимся в одно целое со спальным мешком. Прожив в течение двух месяцев рядом с трупом в полном одиночестве и мраке, Бьервик не утратил здоровья и лишь немного нервничал и жаловался на бессонницу! Работы экспедиции Уэльмана помогли выяснить протяжение Земли Франца-Иосифа, хотя большинство островов архипелага было нанесено на карту только приблизительно.

В 1899/90 г. на Земле Франца-Иосифа побывала итальянская экспедиция герцога Абруццкого, задачей которой было достижение полюса или возможно большей широты. Один из участников экспедиции, капитан Каньи, после очень тяжелой санной поездки достиг 24 апреля 1900 года  $86^{\circ}33' 55''$  с. ш., т. е. не дошел всего 383 километров до полюса. Нансену оставалось пройти 418 километров. Итальянская экспедиция закончилась трагически. Несколько отдельных партий были отправлены с собачьими запряжками с различными заданиями, и одна из них под начальством лейтенанта графа Квирини, состоявшая из трех человек, без вести пропала. Судно экспедиции „Стелла Поляре“ сильно пострадало от пребывания во льдах и давало течь. Герцог Абруццкий отморозил себе два пальца на руке и после починки судна отдал приказ о возвращении в Норвегию.



Отсюда он отправился сухим путем в Италию, сытый по горло своими полярными приключениями. На Земле Франца-Иосифа на мысе Флора был оставлен запас провианта на 8 месяцев для 20 человек, 5 тонн угля и 4 шлюпки на тот случай, если пропавшие без вести вернутся к месту зимовки. Эти запасы позднее весьмагодились зимовавшей здесь в 1904/05 г. экспедиции Фиала, исход которой без этой помощи мог бы оказаться очень печальным, а также штурману Альбанову, прибывшему с одним спутником на мыс Флора летом 1914 года без всяких припасов.

Образ действий герцога Абрुццкого вызвал резкую критику в Норвегии, так как начальник экспедиции не проявил должной энергии при розыске пропавших и кроме того слишком рано покинул берег Земли Франца-Иосифа. Спустя 28 лет экспедиция Нобиле тоже потеряла половину своих участников, причем первые вести, дошедшие до цивилизованного мира, были таким образом средактированы, что все спасательные экспедиции оказались введенными в заблуждение относительно судьбы шести человек, оставшихся в корпусе дирижабля. Одни и те же настроения, одни и те же побуждения и честолюбивые планы приводят к одинаковым последствиям...

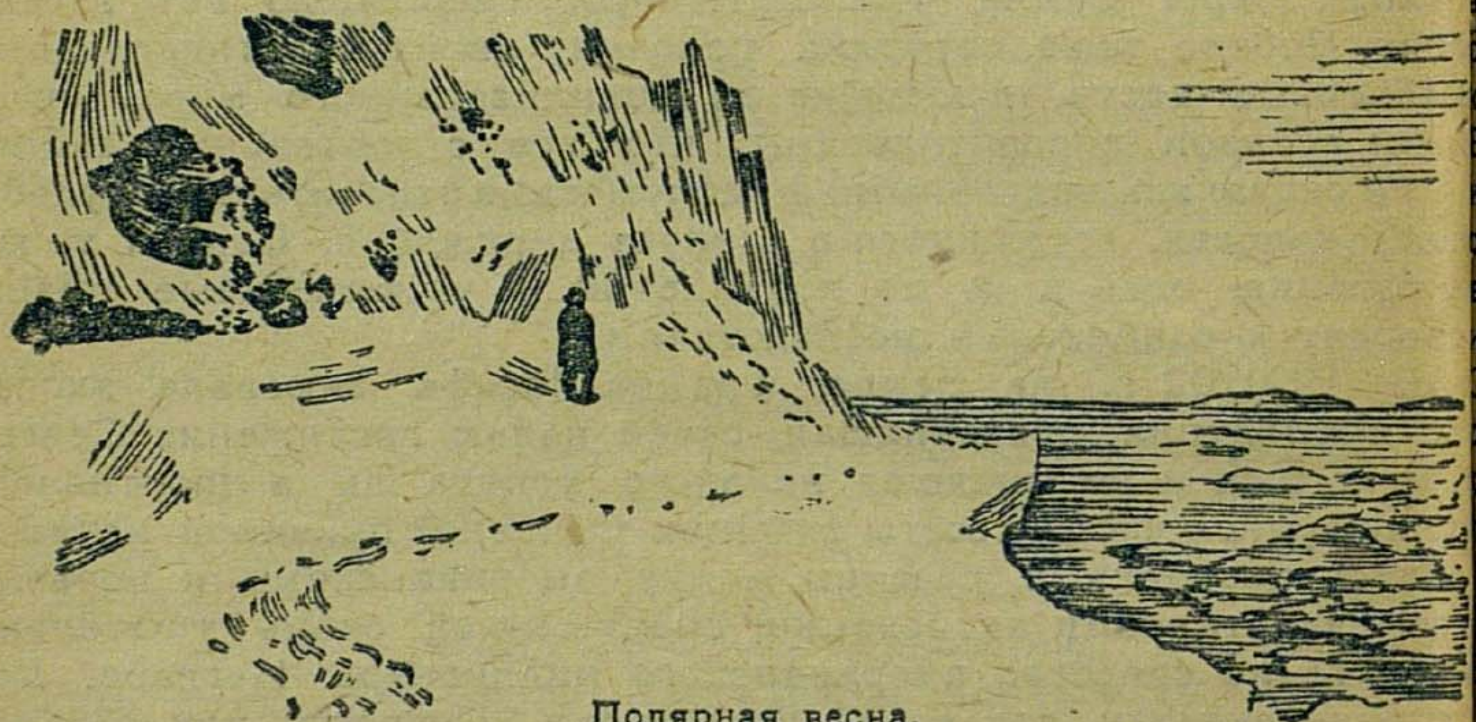
В 1901/02 г. на Земле Франца-Иосифа зимовала экспедиция Болдуина, поставившая своей целью достижение Северного полюса и не имевшая никакого успеха ни в спортивной, ни в научной части своего задания. Основной причиной неудачи явились постоянные раздоры между американскими и норвежскими участниками экспедиции, снаряженной очень тщательно и богато на средства американского миллионера Циглера. Достаточно сказать, что в ней участвовал 51 человек при 420 собаках, 15 сибирских пони и 60 санях. Во время санных поездок в трех местах были устроены базисные склады провианта, которым сама экспедиция не смогла воспользоваться, так как поход к полюсу не состоялся, но который очень пригодился экспедиции Фиала, бывшего кавалериста, участвовавшего в путешествии Болдуина в качестве фотографа.

Эта экспедиция происходила в 1903/05 г. и дала весьма ценные научные результаты, хотя не имела успеха в области достижения больших широт. В снаряжении ее опять принимал участие Циглер, при чем задания и маршрут оставались теми же, что и у экспедиции Болдуина. В августе 1903 года судно Фиала „Америка“ с большими трудностями дошло до бухты Теплиц на Земле кронпринца Рудольфа, где и остановилось на зимовку. Эта зимовка едва не кончилась очень печально. В январе „Америка“, сильно пострадавшая от жестокого напора



льдов, погибла во время урагана, и путешественники продолжали до лета только благодаря складам, оставленным Джеоном и герцогом Абрुццким. Позднее пришлось использовать и склады Болдуина, так как экспедиция вынуждена была провести на Земле Франца-Иосифа еще и вторую зиму. Лишь в конце июля 1905 года вспомогательное судно „Терра Нова“ подобрало Фиала и его спутников, находившихся в разных пунктах архипелага, и покинуло затем Землю Франца-Иосифа. За время экспедиции ею были произведены обширные работы по съемке центральной части архипелага.

Первой русской научной экспедицией, посетившей Землю Франца-Иосифа, была полярная экспедиция Г. Я. Седова.



Полярная весна.

1912—14 гг. Она вышла из Архангельска 27 августа 1912 года с целью достижения Северного полюса и исследования берегов Земли Франца-Иосифа. По первоначальному плану судно экспедиции „Св. Фока“ должно было доставить путешественников на Землю Франца-Иосифа и затем вернуться в Архангельск. Но, как мы уже упоминали выше, „Св. Фока“ провел без малого год во льдах у Панкратьева полуострова на Новой Земле и только 13 сентября 1913 года пришел к мысу Флора, почти израсходовав весь свой запас угля и сжигая под котлами звериное сало и тросы. Погрузив на борт жалкие остатки угля, оставленные Фиалом, „Св. Фока“ направился в Британский канал, предполагая дойти до Земли кронпринца Рудольфа. Но, остановленный по дороге непроходимыми льдами, истощив почти все свое топливо, „Св. Фока“ вынужден был зазимовать в бухте Тихой у острова Гукера. Оттуда



начальник экспедиции предпринял санную экспедицию к Северному полюсу с двумя матросами, Линником и Пустошным.

Нужно заметить, что условия зимовки были очень тяжелыми. Запас топлива состоял из нескольких моржовых шкур, 300 килограммов угольного порошка, пустых бочек и ящиков. Судно тапливалось зимой звериным салом и переборками между аютами. Среди команды распространилась цынга из-за однообразного и недоброкачественного питания. Только трое участников экспедиции были совершенно здоровы (Визе, Павлов и Пинегин). Был болен цынгой и сам Седов. При таких условиях поход Седова к полюсу был чистейшим безумием. Но ни болезнь, ни настойчивые просьбы товарищей не могли удержать начальника экспедиции, и 15 февраля 1914 года он двинулся в поход. Н. В. Пинегин рассказывает так о последних минутах расставания: „Седов несколько минут стоял с закрытыми веками, как бы собираясь с мыслями, чтобы сказать прощальное слово. Все ждали. Но вместо слов вырвался едва заметный стон, и в углах сомкнутых глаз сверкнули слезы. Седов с усилием овладел собой, открыл глаза и начал говорить, сначала отрывочно, потом спокойнее, плавнее, — голос затвердел“. Нечего говорить, что такое начало не предвещало ничего хорошего. Товарищи Седова предполагали, что у него цынга, но сам он считал, что это лишь обострение ревматизма. В том и другом случае нечего было рассчитывать на благополучный исход путешествия, связанного с величайшими трудностями.

19 марта двое из партии Седова вернулись, — это были Линник и Пустошный. Седова с ними не было. Он умер 5 марта. Вот что рассказывали его спутники:

„Дорога по тонкому молодому льду сменялась непроходимыми торосами. Режущий ветер сжег дочерна лица. Матросы не справлялись с тремя нартами. Седов лежал на средней, одетый в эскимосский костюм, в спальном мешке, крепко прижатом сверху качающихся нарт. Больной часто впадал в забытие; как неживая склонялась голова, а тело безвольно следовало движениям нарт и толчкам по торосам. Очнувшись Седов первым делом сверял курс с компасом и не выпускал его во все время сознания. Матросы замечали: больной подолгу осматривался, словно стараясь опознать острова, лежащие на пути. Спутникам иногда казалось, что Седова мучила мысль, как бы они самовольно или обманом не повернули, не увезли на судно, не сменили бы северного курса“. Последние дни Седов не ел и не пил, дыхание его становилось все более затрудненным. Ему приходилось поддерживать в сидячем положении, так как иначе он не мог дышать. Во втором часу дня 5 марта он стал



внезапно задыхаться и со словами: „Боже мой, боже мой. Линник, поддержи“ умер. Матросы похоронили его на мысе Бророк Земли кронпринца Рудольфа. Они оба очень плохо разбирались в карте с английскими надписями, и потому местонахождение могилы Седова можно определить только предположительно.

Экспедиция Седова выполнила на Земле Франца-Иосифа очень ценную научную работу, хотя достигла бы несравненно больших результатов, если бы условия, в которых велась работа, не были такими неблагоприятными, а оборудование экспедиции стояло на высоте поставленных ей задач. К сожалению наши дореволюционные экспедиции никогда не отличались богатством своего снаряжения и потому были вынуждены довольствоваться тем, что им удавалось добыть с величайшими трудностями.

К тем же годам, когда работала экспедиция Седова, относится и злополучная экспедиция Брусилова на судне „Св. Анна“. В задание ее входило плавание северо-восточным проходом. Осенью 1912 года „Св. Анна“ была затерта льдами в Карском море у полуострова Ямала на  $71^{\circ}47'$  с. ш. Отсюда начался ее дрейф во льдах. В плавание пошло 24 человека, в том числе первая женщина, полярный исследователь, Ерминия Александровна Жданко. До этого времени мы знаем еще только об одной женщине, жене лейтенанта Прончищева, которая принимала участие в полярной экспедиции. Но Прончищева лишь сопровождала мужа, не являясь прямой участницей в работах его экспедиции. В конце февраля 1913 года начинает наблюдаться постепенное склонение дрейфа на запад, которое достигает такой силы, что 30 сентября того же года „Св. Анна“ оказывается после пересечения 80-й параллели вблизи Земли Франца-Иосифа. 23 апреля 1914 года, когда судно находилось в широте  $83^{\circ}17'$  сев. и долготе  $60^{\circ}$  вост., его покинула партия в 11 человек во главе со штурманом В. И. Альбановым, решив добраться до ближайшей земли и вместе с тем дать возможность остающимся на судне просуществовать лишнее время за счет освобождающегося провианта. На судне осталось 13 человек с запасом провианта на год. Топливо к тому времени было уже израсходовано, и судно отапливали его же собственными частями. „Св. Анна“ могла кое-как продержаться до осени 1915 года, а затем ее экипаж должен был спастись на шлюпках, если бы к тому времени судно вышло из льдов.

Так или иначе экспедицию Брусилова нужно считать погибшей после того, как она разделилась. Из 11 человек, ушедших с Альбановым, только двоим удалось спастись. Запасов провианта имелось всего на два месяца, при чем „ни снаря-



ение, ни снабжение продовольствием и пр. не соответствовали тем нормам и требованиям, какие обыкновенно применяются к полярным санным партиям. Без охоты партия не могла бы существовать двух месяцев. Самым слабым местом снаряжения была однако навигационная часть, а именно — отсутствие сколько-нибудь сносной карты Земли Франца-Иосифа и прилегающих к ней частей океана. Единственное, чем в этом отношении обладал Альбанов, была небольшая карта Земли Франца-Иосифа, приложенная к сокращенному русскому изданию писания путешествия Нансена". Однако Альбанову удалось выйти со своей партией, хотя и с величайшими трудностями, к мысу Мэри Гармсуорт на Земле Александры в 76 дней, потеряв всего одного человека и пройдя за это время по льду 30 километров. При переходе вдоль берега Земли Александры экспедиция потеряла еще двух человек, умерших от истощения. Затем четыре человека пропали без вести на переходе берегом между мысом Ниль и мысом Гранта. Наконец, двое были унесены на каяке в море во время шторма. Оставшись вдвоем с матросом Кондратом, Альбанов благополучно вышел к мысу Флора 24 июля 1914 года. Через девять дней сюда же подошел „Св. Фока“, сам находившийся в весьма печальном состоянии и за неимением топлива жегший уже стеньгу бизань-ачты и часть фальшборта. Судно Седова рассчитывало было найти остатки угля, оставленного на мысе Флора адмиралом Макаровым во время его пребывания в полярных областях в 1901 году на ледоколе „Ермак“. Интересно отметить, что во время этого плавания „Ермак“, первоклассный ледокол, снабженный мощной машиной, провел целый месяц в тисках льдов около Новой Земли. Настолько различны бывают каждый раз состояние полярных льдов и высота их распространения.

Необычайно тяжелые условия путешествия Альбанова позволили ему заниматься научными исследованиями, все же его поход важен в том отношении, что на пути к месту, где была оставлена „Св. Анна“, до Земли Франца-Иосифа Альбанов прошел как-раз через ту область, где на карте Пайера значатся Земля Петермана и Земля короля Оскара, и тем доказал, что никаких земель здесь не существует.

Последней иностранной экспедицией на Землю Франца-Иосифа была экспедиция Уорслея в 1925 году, побывавшая здесь на парусной яхте „Исландия“ и произведшая несколько измерений глубин. С тех пор до наших дней из иностранцев на Землю Франца-Иосифа посещали только главным образом нор-



вежские промышленники, еще не научившиеся считать эту группу островов территорией СССР. В 1927 году на мысе Флора побывала экспедиция Самойловича на моторном судне „Эльдинг“, о чем мы уже упоминали выше. Год спустя ледокол „Георгий Седов“, идя от Новой Земли, подходил к мысу Грант и в течение почти четырех недель плавал в водах, омывающих южные берега архипелага. Во время своих двукратных попыток пройти возможно дальше к северу, огибая мыс Мэри Гармсуор, „Седов“ доходил до  $80^{\circ}56'$  сев. шир. В том же году в сентябре ледокол „Красин“ в поисках Амундсена и группы Александрина погибшей с дирижаблем „Италия“, был в широте  $81^{\circ}47'$  сев. откуда прошел к мысу Ниль, где была произведена высадка на берег. В 1929 году на Земле Франца-Иосифа снова был ледокол „Седов“, оставивший там на зимовку нескольких советских исследователей. В минувшем году „Седов“ в третий раз посещал Землю Франца Иосифа, где в бухте Тихой была построена радиостанция и снова остались на зимовку наши ученые и радисты, во главе с начальником, молодым полярным исследователем И. М. Ивановым, участником похода „Красина“ 1928 года. Какими-то неизвестными нам, но очевидно важными целями руководилось в прошлом году и норвежское экспедиционное судно „Братвог“ под начальством д-ра Хорна, посетившее в августе Землю Франца-Иосифа. Ради этого визита не были даже доведены до конца работы по раскопкам из-под льда останков участников экспедиции Андрэ, чем занимался „Братвог“ на Белом острове.

Ледокол „Седов“ в 1930 году, оставив зимовщиков в бухте Тихой, совершил шестинедельное плавание по океану в восточном направлении и доходил до берегов Северной Земли, открытой в 1913 году полярным исследователем Вилькицким и названной тогда Землей Николая II. Между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей „Седов“ открыл несколько островов (Визе, Воронина, Самойловича и Шмидта) и группу островов Сергея Каменева, на которых была построена радиостанция и научная база, где остались на два года четыре научных работника.

## **XII. Путешествие Норденшельда на „Веге“ и экспедиция Де Лонга.**

Описывая экспедицию Вейпрехта и Пайера, мы упоминали, что она имела намерение проплыть северо-восточным проходом вдоль азиатского побережья. Но эта задача оказалась невыполнимой. Таким образом со времени работ Великой северной экспедиции Беринга

вопрос о плавании северо-восточным проходом в течение столетия не поднимался и не делалось никаких попыток к его разрешению. Совершались лишь отдельные плаванья в восточном



воды, главным образом промысловыми судами, при чем самыми замечательными из них были плаванья капитана Иохансена в 1869/70 г. В одно из них Иохансен проходил на восток до устья Оби и Енисея. Известный географ Петерман считает это путешествие одним из самых важных по своим результатам после экспедиций Баренца. К сожалению ни у одного из промышленников не было больших материальных возможностей для попытки проплыть вдоль берегов Сибири до Берингова пролива. И лишь шведской экспедиции А. Э. Норденшельда удалось впервые пройти этим путем на одном судне.

Норденшельд родился в Финляндии и по окончании университета некоторое время служил на уральских горных заводах. За политическую речь, произнесенную во время одного банкета, он был выслан за границу и прожил несколько лет в Швеции. Вернувшись снова в Финляндию, он опять имел столкновение с царским правительством и на этот раз был обвинен в государственной измене и оскорблении величества. Пришлось опять уехать в Швецию с тем, чтобы уже больше не возвращаться в Финляндию. Интересуясь минералогией и геологией, Норденшельд еще в молодые годы совершил ряд путешествий на Шпицберген, при чем во время одного из них доходил до  $81^{\circ}42'$  с. ш. В 1870 году он зимовал в Гренландии и прошел вдвоем со спутником, без проводников, около 50 километров по ледникам. Через два года он снова плавал к Шпицбергену в поисках Земли Гиллиса. Приобретая таким образом значительный опыт в полярном исследовании, Норденшельд взялся за подготовку более серьезного путешествия. В 1875 году он отправился на маленькой яхте „Прёвен“ к берегам Новой Земли, откуда благополучно прошел в Карское море, оказавшееся свободным от льдов, и через полтора месяца после выхода из Тромсё встал на якорь у устья Енисея. Отсюда Норденшельд поднялся в лодке вверх по Енисею почти на всем его протяжении и затем проехал сухим путем в Петербург. Это путешествие возбудило всюду огромный интерес. Норденшельд твердо заявил о возможности плаванья северо-восточным проходом и на следующий год отправился в новую экспедицию. В оплате ее расходов принял большое участие русский горнозаводчик Сибиряков. Судно Норденшельда „Имер“ благополучно достигло устья Енисея и поднялось затем вверх по реке. Оттуда оно, взяв на борт разный груз, без особых затруднений вернулось в Европу, доказав возможность практического использования этого пути. Предсказание Норденшельда об открытии „великого торгового пути из Сибири через устье Енисея“ сбылось и тем самым было положено начало будущих



постоянных карских экспедиций, слабым намеком на которые были ранние плаванья русских промышленников, перетаскивавших свои суда волоком из Карского моря в Обь.

После этих двух удачных путешествий Норденшельд решил, что настало время для осуществления попытки плаванья вокруг всей Европы и Азии. Было приобретено судно „Вега“ в 357 тонн и закуплено снаряжение и провиант, рассчитанный на 15 000 километров пути. Норденшельд, знакомый с состоянием льдов и течениями, предполагал, что вдоль азиатского побережья ему встретятся обширные полыньи, не затягиваю-



Норденшельд.

щиеся льдом, благодаря сравнительно теплой воде огромных сибирских рек. Это предположение позднее оказалось совершенно правильным. Вспомним, что его высказывали еще Де-Вер и Врангель.

„Вега“, сопровождаемая пароходом „Лена“, вышла в плавание в конце июля 1878 года, нашла Карское море совершенно свободным от льдов и в двадцатых числах августа обогнула мыс Челюскина. Дальнейшее плавание было трудным, так как карты оказались неправильными; „Вега“ часто проходила там, где показывалась суша, и натывалась на мысы, где на картах было открытое море. У устья Лены суда экспедиции расстались. „Лена“ пошла вверх по реке, а „Вега“ направилась дальше

на восток. Льда попадалось все больше и больше, а мороз крепчал; приходилось держаться ближе к берегам, где теплая вода и течение еще мешали образованию ледяных полей. И все же, не дойдя всего 250 километров до Берингова пролива, судно вмерзло в лед и осталось там зимовать. В надежде на полный успех своей экспедиции Нордшельд послал с „Леной“ телеграмму, в которой сообщал, что он надеется быть в Японии осенью 1878 года. Но до начала 1879 года от него не получалось новых известий, а к тому же американские китоловы распространили слухи о виденном ими пароходе, затертом льдами у Берингова пролива. Это вызвало беспокойство за судьбу экспедиции, и Сибиряков заказал новый пароход, который должен был идти на помощь Норденшельду через Суэц и Берин-



гов пролив. Но помощи не понадобилось. В мае 1879 года было получено новое известие, сообщавшее о благополучном ходе экспедиции, а в начале сентября Норденшельд телеграфировал из Иокогама, что экспедиция прибыла сюда, „пройдя северо-восточным проходом и открыв морской путь, не потеряв ни одного человека, без болезней среди экипажа и без повреждения судна“.

Спасательная экспедиция Сибирякова была отменена, но зато состоялась другая, сыгравшая огромную роль в истории последующих полярных исследований и внушившая мысль Нансену использовать дрейф льдов для достижения Северного полюса. Эта была экспедиция Де Лонга на „Жанетте“, закончившаяся гибелью судна, самого начальника и части участников похода.

Заданием Де Лонга было достижение полюса, а в первую очередь — помощь Норденшельду. Все расходы по путешествию взял на себя Гордон Беннетт, собственник американской газеты „Нью-Йорк Геральд“, организовавший знаменитую экспедицию Стэнли в Центральную Африку. Исходя из предположения, что одно из морских течений Берингова пролива направляется на север, Де Лонг решил идти этим путем. „Жанетта“ вышла из Сан-Франциско 8 июля 1879 года, прекрасно снаряженная для долголетнего плавания. У залива Св. Лаврентия было получено известие, что „Вега“ благополучно вышла из льдов и находится на пути в Японию. Так как Де Лонг, оказав помощь Норденшельду или же узнав о благополучном исходе его экспедиции, имел право приступить к выполнению своей прямой задачи, то он счел себя свободным от обязательств искать Норденшельда и пошел к полюсу. „Жанетта“ должна была перезимовать у острова Врангеля, а затем плыть по течению на север вместе со льдами. Но уже в ноябре судно экспедиции было затерто льдами и с этого времени началась двухлетняя борьба с жестоким врагом. Льды то быстро, то медленно гнали „Жанетту“ на северо-запад навстречу неведомой судьбе. В январе 1880 года прибавилась новая опасность: судно дало течь и могло держаться на плаву только при помощи помп. День и ночь команда попеременно работала у них, выкачивая воду. Неделями никто не раздевался, чтобы успеть выскочить на лед в случае катастрофы. Такое положение длилось 22 месяца! Недаром Де Лонг пишет в своем дневнике: „замечательная страна для обучения терпению“. В мае 1881 года „Жанетта“ находилась к северо-востоку от Ново-Сибирских островов, и 17 мая с судна были замечены два островка, названные о. Генриетты и о. Жанетты. Вместе с другими небольшими островами они являются единственным



открытием, сделанным за время экспедиции. Правда, научные исследования и наблюдения производились непрестанно. В начале июня напором льдов вдавило внутрь бока корабля, и судно начало тонуть. „Жанетта“ легла на правый борт под углом в 16 градусов. Все трещало и ломалось. Палуба провалилась и швы обшивки разошлись. Был отдан приказ выгружать на лед шлюпки, провиант, одежду, сани и всякое снаряжение. Лед надвигался все больше и больше. Нос корабля высоко поднялся, корма опустилась, сильно врезаясь в лед. Через некоторое время напор льдов ослабел, но „Жанетта“ лежала на боку уже под углом в 22 градуса, поднявшись на полтора метра вверх. Затем давление опять усилилось, последовал ужасный толчок, „Жанетта“ перевернулась на левый бок под углом в 30 градусов и рано утром 12 июня 1881 года пошла ко дну на 77°15' с. ш. и 150° в. д.

После крушения Де Лонг решил спастись на материк, пройдя вдоль Ново-Сибирских островов до кромки льдов, а затем проплыв в лодках до устья Лены. Экспедиция должна была разбиться на несколько партий для облегчения передвижения. Но идти по льду было невероятно трудно. Приходилось постоянно возвращаться и забирать оставленное, так как тащить сани с полной нагрузкой по подтаявшему и неровному льду было почти невыносимо. За сутки редко проходили больше 10 километров, а ближайший населенный пункт отстоял на 1 200 километров пути. К довершению всех бед путешественников сносило льдами к северу и через неделю после начала похода они оказались на 200 километров севернее того места, где погибла „Жанетта“! Только в середине сентября партия Де Лонга достигла устья Лены, где все, кроме двух матросов, отправленных за помощью, погибли от холода и голода. Вторая партия пропала без вести, не достигнув материка. Лишь третья, под начальством машиниста Мельвиля, добралась до ближайшей русской колонии, которая и оказала помощь несчастным.

Лишь на следующий год был найден лагерь Де Лонга с замерзшими путешественниками и их жалким скарбом. На земле рядом с телом начальника экспедиции лежал его дневник, доведенный до 30 октября — 140 дня со времени гибели „Жанетты“. Дневник Де Лонга — потрясающая по краткости и скупости изложения картина невероятных мучений и страданий, через нескончаемую цепь которых должны были пройти 12 полярных мучеников. Трупы были укутаны в тряпки, ни у кого не осталось на ногах сапог, а найденные в карманах платья изгрызанные куски кожи и остатки меховых сапог свидетельствуют о том, чем питались несчастные! Руки и платье их



были опалены и обожжены. Очевидно, перед смертью погибшие, напрягая последние силы, забирались прямо в огонь.

Через три года после гибели „Жанетты“ было получено известие о том, что три эскимоса наткнулись в бухте Юлианехоб в Гренландии на изумительную находку. На одной из льдин, плававших по заливу, лежало до пятидесяти штук разных частей одежды, штанов, чулок и рубашек. Кроме того были найдены пистоны и доска с прикрепленным к ней клочком бумаги. Все это было перевезено на берег и исследовано. Среди вещей оказался подписанный Де Лонгом список провианта, перечень лодок и панталоны с меткой „Л. Норос“, — так звали спасшегося матроса из партии Де Лонга. Находка эта показалась настолько невероятной, что ее сперва приняли за мистификацию. Однако она служила неоспоримым доказательством существования какого-то сильного течения, идущего через весь полярный бассейн, а может даже и через полюс. За три года льдина с вещами проплыла от места гибели „Жанетты“ до берегов Гренландии около 7 200 километров при средней скорости 6,6 км в сутки.

**XIII. Фритьоф Нансен.** Газетную заметку о находке прочел Нансен, тогда еще молодой человек, и она явилась тем толчком, который привел позднее к знаменитой экспедиции „Фрама“. Нансен решил воспользоваться открытым течением, вмерзнуть добровольно во льды и попробовать пройти с ними через полюс, выбрав исходным пунктом место гибели „Жанетты“. План его основывался еще и на тех наблюдениях, что у берегов Гренландии постоянно находят разные предметы, которые могут принадлежать только эскимосам с берегов Берингова пролива, а у побережья Шпицбергена попадаетесь лес-плавы, несомненно приносимый от берегов Сибири, куда его выносят воды сибирских больших рек. Свой план Нансен смог осуществить только через 10 лет. Тем временем он совершил замечательное путешествие через внутриматериковые льды Гренландии, давшее Нансену опыт, чрезвычайно пригодившийся ему потом.

Мы не можем не остановиться здесь подробнее на личности и путешествиях Нансена, всемирно известного полярного исследователя, пользующегося у нас в СССР совершенно заслуженной и необычайно широкой популярностью.

Фритьоф Нансен родился 10 октября 1861 года в предместье Осло, умер в Осло же 13 мая 1930 года. По окончании университета он занимался научной работой в качестве зоолога и биолога и приобрел ученую степень доктора. С ранних лет интересуясь полярными исследованиями, он принимал участие



в нескольких плаваниях по Ледовитому океану, а затем отправился в самостоятельную экспедицию через гренландские внутриматериковые льды. В то время — в конце 80-х годов — Гренландия была еще очень мало исследована и на карты были более или менее точно нанесены лишь ее береговые зоны. Экспедиции не удалось дойти до гренландского побережья на судне, и Нансен со своими спутниками (между прочим с будущим капитаном своего „Фрама“ Свердрупом) в течение двенадцати дней шел на веслах, пока не высадился в Умивике на восточном берегу. В середине августа 1888 года экспедиция тронулась на лыжах, направляясь на Кристиансхоб, лежащий на западе Гренландии, но вынуждена была свернуть к югу на Го-хоб, куда и прибыла 3 октября после невероятных мучений и трудностей.



Фритьоф Нансен.

Достаточно сказать, что мороз доходил до  $-50^{\circ}$ , при чем путь экспедиции почти все время лежал на высоте до 3 000 метров над уровнем моря! Когда участники экспедиции спустились к морю, им пришлось плыть дальше в самодельных лодках из ивовых прутьев и бамбуковых палок, обтянутых брезентом.

Свое путешествие Нансен описал в знаменитой книге „Через Гренландию на лыжах“. Хотя с планом перехода через гренландские льды еще до Нансена выступал всемирно-известный путешественник Р. Пири, открывший в 1909 году Северный полюс, но зато Нансен первым из всех полярных исследователей привел в исполнение этот план. Не надо забывать, что представляет собою Гренландия. Омываемая холодными течениями, занесенная вековыми снегами, она служит каким-то чудовищной величины ледником, откуда веет ледяным дыханием на Америку и Европу. Переход через внутриматериковые льды Гренландии можно сравнить только с путешествиями к Южному полюсу Шекльтона, Амундсена и Скотта. Возвратившись из Гренландского похода, Нансен начал готовиться к новой экспедиции — на этот раз к Северному полюсу.

Были собраны необходимые средства и на них построено судно особой конструкции — знаменитый „Фрам“. Днище его было округлым, яйцевидным, с тем расчетом, чтобы давление льдов



поднимало судно, выпирало его из воды, не причиняя ему существенного вреда. Экспедиция была снаряжена всем необходимым на несколько лет, и 24 июня 1893 года „Фрам“ вышел в плавание. Нансен отдавал себе ясный отчет в рискованности своего плана. „Позади остается в е, что ты любишь в жизни. Что-то принесет с собою будущее?“—писал он в дневнике.

„Фрам“ должен был пройти вдоль берегов Сибири и войти во льды у места гибели „Жанетты“. Но тяжелая борьба со льдами путала все расчеты Нансена, и вскоре он убедился, что надежды достигнуть полюса на судне чрезвычайно мало. „Фрам“ все время сносило течением и ветром к югу. Тогда Нансен решил оставить судно и сделать попытку пройти к полюсу на лыжах. Так как не было никакой возможности найти потом „Фрам“ во льдах, то Нансен намеревался отправиться после этого к Шпицбергену, где он надеялся встретить промысловые суда. Сопровождать Нансена добровольно вызвался один из его спутников — Ялмар Йохансен, студент, занимавший на „Фраме“ место кочегара. Об их походе мы уже упоминали раньше.

Плавание „Фрама“ Нансен описал в своей всемирно-известной книге „Поход „Фрама“ через Ледовитый океан“. (У нас книга известна под названием „Во мраке ночи и во льдах“). Из этого путешествия Нансеном было вывезено огромное количество разных научных материалов, разработка которых заняла несколько лет. Кроме того поход „Фрама“ начал новую эпоху в методе полярных исследований. Нансен впервые стал применять легкие собачьи запряжки и лыжи для быстрого передвижения по льду. Этот метод был развит далее рядом выдающихся полярных исследователей, среди которых первое место занимает Р. Амундсен.

После своего блестящего подвига Нансен в течение 15 лет не принимает участия в сколько-нибудь значительных новых полярных путешествиях и уходит целиком в научную работу. Он читает лекции по океанографии в Кристиановском университете и выпускает ряд капитальных трудов, доставивших ему мировую известность. В 1913 году он принимает участие в экспедиции, которой было дано задание пройти из русских европейских портов в устье реки Енисея. Таким образом намеревались установить постоянные рейсы коммерческих пароходов по тому пути, которым теперь следуют наши суда Карской экспедиции. Возможность плавания для коммерческих судов вдоль сибирского побережья была еще раз подтверждена, и только наступившая мировая война помешала осуществлению постоянных карских рейсов. Опыт, знания и авторитет Нансена очень способствовали успешному проведению в жизнь этого плана.



Во время войны и после войны Нансен выступает как политический деятель. Наступают тяжелые 1921/22 г., и Нансен ведет интенсивную работу по оказанию помощи голодающим разных стран, пострадавших от империалистической войны, и в первую очередь РСФСР. Нам всем памятна деятельность Нансена на этом поприще, его работа в голодающем Поволжье. Он был одним из западных друзей молодого пролетарского государства, помощь которому вызвала злобу в буржуазных газетах. Нансен приезжал в это время в нашу республику и был избран почетным членом Московского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов.

В самые последние годы Нансен живо интересовался идеей воздушного сообщения через полюс или через полярные области и предполагал возглавить экспедицию на цеппелине, которая предстоит в этом году. Наша Академия наук давно отметила заслуги Нансена и избрала его в свои почетные члены.

**XIV. Экспедиции первой половины XIX в. и поиски Франклина.**

Но Северный полюс удалось достигнуть, не отдаваясь на волю ветров и течений, а упорно продвигаясь по льдам, раз за разом повторяя настойчивые попытки, пока они не увенчались успехом. Честь открытия Северного полюса выпала на долю американца

Роберта Пири, который водрузил 6 апреля 1909 американский флаг на самой северной точке нашего полушария. К описанию путешествия Пири мы еще вернемся, а пока возвратимся к началу XIX столетия и расскажем о ряде полярных экспедиций, совершенных со времени путешествия Коцебу вплоть до похода Пири к полюсу.

В 1816 году полярная зима была необычайно мягкой и поступали известия, что льды уклонились от восточных берегов Гренландии, давая возможность китоловам доходить беспрепятственно до 80° сев. шир. Это обстоятельство было признано весьма благоприятным для снаряжения экспедиций к Северному полюсу, вследствие чего английское адмиралтейство отправило в полярные воды две экспедиции. Одна должна была сделать попытку пройти северо-западным проходом, другая—плыть прямо к полюсу и затем спуститься оттуда в Тихий океан через Берингов пролив. Во главе первой из них стоял Джон Росс-старший, другим кораблем экспедиции командовал Вильям Парри, позднее прославившийся своими полярными путешествиями. Росс вышел в плавание в 1818 году и благополучно достиг пролива Ланкастера, выйдя таким образом на верный путь. Но неожиданно он отдал приказание поворачивать обратно, не желая рисковать жизнью команды и целостью судов. Россу показалось'



что пролив загораживает какая-то земля и потому трудно ожидать существование здесь прохода. Это была роковая ошибка. Будущее показало, что пролив Ланкастера представляет достаточно удобств для плавания и является одним из главнейших участков столь долго искомого северо-западного прохода. По возвращении Росса в Англию он подвергся резким нападкам за свою нерешительность. Часть его же офицеров подала заявление, что Росс по нерадению к службе и по небрежности не выполнил возложенных на него поручений. Началась оживленная газетная полемика, в результате которой на следующий год была послана новая экспедиция под начальством Парри.

Выйдя в море весной 1819 г. а, Парри встретил посредине Баффинова залива сплошные льды и смело прошел сквозь них. Борясь с бесчисленными затруднениями, корабли экспедиции — „Хекла“ и „Грайпер“ — достигли пролива Ланкастера, миновали тот пункт, где Росс повернул обратно, и вошли в неизвестные еще европейцам воды. У Парри было желание продолжать плавание этим путем в надежде, что он ведет его в море, которое видели Мекензи и Хэрн, но льды помешали этому. Все же была



Полыньи у полюса.

пройдена добрая половина огромного расстояния между Баффиновым заливом и Тихим океаном. Пройдя за  $110^{\circ}$  зап. долг., Парри объявил команде, что экспедицией выиграна премия в 5 000 фунтов стерлингов, назначенная в награду тому судну, которое первым дойдет до этого меридиана. Спустя несколько дней после описанного события Парри был вынужден остановиться на зимовку: сплошные льды поставили предел дальнейшему продвижению на запад. Зимовка продолжалась девять месяцев, при чем, невзирая на страшные холода и тяжелые условия существования, из состава экипажа был потерян всего лишь один человек. Парри собрал много ценных сведений о климате и метеорологии полярных стран, и его наблюдения принесли неисчислимую пользу последующим экспедициям. Интересно отметить, что за время зимовки ни разу не наблюдалось такой низкой температуры, какая является обычной в более южных широтах у нашего северо-восточного побережья Азии.

Только в августе следующего года экспедиция смогла тронуться в дальнейший путь, но ей не удалось пройти за  $113^{\circ}46'$  и  $43''$  зап. долг. Льды снова помешали дальнейшему ее продвижению. Пришлось возвращаться в Англию. Обратный путь заме-



чателен тем, что Парри от места поворота до пролива Ланкастера шел только 5 суток, между тем как вперед понадобилось итти 35 дней. В начале ноября 1820 г. экспедиция благополучно прибыла в Лондон.

Парри был первым, кто добровольно остался на зимовку в полярных странах. При этом нужно сказать, что зимовка организована была изумительно разумно и рационально. А между тем Парри почти не обладал никаким опытом в этом отношении и ему приходилось решать все мелочи самому, не черпая сведений из чужих наблюдений и переживаний. В светлое время года предпринималось много санных поездок, и Парри не боялся удаляться на большое расстояние от своего судна. До него же никто из исследователей не решался уходить с корабля в санную экспедицию с провиантом на несколько недель.

Выше мы упоминали, что 1819 год был богат для России замечательными путешествиями. В этом году было отправлено целых три экспедиции: лейтенанта Лазарева к Новой Земле, капитана Беллинггаузена к Южному полюсу и капитана Васильева в дальневосточные воды. Об экспедиции Беллинггаузена мы расскажем в свое время, экспедиция Лазарева нами уже упоминалась, и потому здесь мы остановимся вкратце только на плавании Васильева. Прибыв в 1820 году на Камчатку, Васильев отправил капитан-лейтенанта Шишмарева на остров Уналашку, с предписанием описать берега Америки от залива Коцебу. Сам же он прошел в Берингов пролив и в течение целого месяца крейсеровал в Ледовитом океане от мыса Лисбэрн до мыса Крузенштерна. Затем, перезимовав на Сандвичевых островах, Васильев в 1821 году вернулся в полярные воды, предполагая пройти вдоль северо-западного берега Америки и отыскать путь в Атлантический океан. Шишмарев же должен был итти к северо-восточным берегам Азии и попробовать войти в Северное море. Однако особых результатов оба плавания не дали, хотя Шишмарев доходил до мыса Сердце-Камень, а Васильев опять долгое время крейсеровал у северо-западных берегов Америки. Но во всяком случае обе экспедиции сделали много ценных наблюдений. В том же году мичман Хромченко и Этолин определили положение американского берега к северу от мыса Ньюхэвн и описали на значительном протяжении реку Кускоквин и прилежащие к ней берега. Ими же определено было положение острова Нунивока, самого большого острова между берегами Азии и Америки. Вообще говоря, русское правительство в это время очень интересовалось исследованием Аляски и прилегающих к ней островов, и только отсутствие нужных средств и достаточного снаряжения помешало осуществ-



влению этой задачи в должной степени. Но все же сделано было многое и примитивность снаряжения не останавливала отважных исследователей. Некоторые из них совершали плавание к северу от Аляски в простых байдарках! Так, в 1818 и 1819 гг. ученик мореходства Устюгов и служащие Русско-Американской компании Колмаков и Корсановский совершили на байдарках двукратное путешествие на север от острова Кадьяка, описав берега на значительном протяжении.

В том же 1819 году английское адмиралтейство отправило в сухопутную экспедицию капитана Франклина, впоследствии стяжавшего славу великого исследователя и погибшего в 1847 году. Франклин должен был исследовать Коппермайн-ривер, — ту самую реку Медных рудников, по течению которой прошел Хэрн, — и берега Ледовитого океана. Путешествие Франклина продолжалось больше трех лет, и за это время были составлены замечательные карты северного побережья Америки. Но на долю экспедиции выпали невероятные страдания из-за холода, а главное голода, и большинство ее участников погибло: двое умерли от изнурения, пятеро замерзли в пути, двое были съедены одним из индейцев, спутников Франклина, один из офицеров убит этим индейцем и, наконец, сам этот убийца застрелен доктором, помощником Франклина. Лишения путешественников были так велики, что за дорогу они нередко питались ремнями, кусками кожи и сапогами! Однако перенесенные страдания не помешали Франклину предпринять через некоторое время новое путешествие в те же места, при чем он не дошел до мыса Барроу 150 миль, т. е. прошел настолько далеко к западу, что был уже почти у того места, куда доходил с востока Кук в плавание свое от Берингова пролива Немного оставалось сделать, чтобы сомкнуть цепь, связывающую по суше северо-западный проход!

Парри тоже предпринимал две новых экспедиции с целью пройти северо-западным проходом, но неблагоприятное состояние льдов помешало ему добиться решительных результатов. В 1827 году он пытался дойти до полюса от берегов Шпицбергена, взяв с собою лодку, поставленную на сани. В экспедиции этой принимал участие прославившийся позднее Джеймс Росс. Пройти к полюсу конечно не удалось, потому что ледяные поля постоянно сносило к югу, как мы уже видели это из описанного нами выше, и Парри вернулся на Шпицберген, достигнув только 82°45' сев. шир. Но все же он доходил севернее кого бы то ни было! Четвертое путешествие Парри было его последним. Здоровье его пошатнулось, и до самой своей смерти, последовавшей в 1855 году, он уже не принимал больше участия в новых экспедициях. История по праву предоставила ему одно из первых



мест в ряду полярных путешественников, так как по степени своей подготовки и по достигнутым результатам экспедиции Парри являются совершенно исключительными для своего времени.

Блестящий успех Парри все эти годы смущал Росса, и он тщетно добивался от английского правительства снаряжения новой экспедиции на север, которая была бы поручена ему. Но адмиралтейство не сдавалось на убеждения, пока Россу не пришел на помощь богач Феликс Бут, на свои средства организовавший полярную экспедицию. Росс начал свое плавание в 1829 году и провел в путешествии почти пять лет. Опыт Парри показал ему, что пройти северо-западным проходом можно только при условии зимовок, и на этом Росс строил весь план своего путешествия. К сожалению, выбор судна для экспедиции был очень неудачен. Это был небольшой колесный пароход „Виктория“. Странно, что Росс, опытный полярный путешественник, не видел всей непрактичности такого парохода в области вечных льдов! Первый год прошел довольно благополучно, хотя паровая машина портилась постоянно и доставляла массу хлопот путешественникам. „Виктория“ миновала пролив Ланкастера и, спустившись к югу в пролив Принца-Регента, дошла до того места, где Парри во время третьего путешествия бросил свой корабль „Фьюри“. Вся эта область была названа Боотией в честь Бута, снарядившего экспедицию Росса. Здесь исследователи провели во льдах одиннадцать месяцев. Лед не вскрылся даже в летнее время, и лишь 17 сентября „Виктория“ оказалась на чистой воде, но, пройдя только три мили, судно опять застряло во льдах. Паровая машина, оказавшаяся не только бесполезной, но даже вредной, была снята и свезена на берег, где ее и подарили эскимосам. Трудно сказать, обрадовались ли такому подарку эскимосы, но экипаж „Виктории“ вздохнул с облегчением, избавившись от сбузы и многих забот и хлопот! Наступила вторая зима, прошедшая в таких же приблизительно условиях, как и первая. С наступлением весны были предприняты санные экспедиции, при чем во время одной из них Джемсом Россом-младшим был открыт Северный магнитный полюс. Это открытие имело чрезвычайно важное научное значение, как и наблюдения, произведенные Россом над земным магнетизмом. Впрочем, позднейшие исследования показали, что магнитный полюс, сохраняя свое положение по долготе, перемещается на 11'4" ежегодно по широте по направлению к Северному полюсу. Таким образом Амундсену пришлось открывать его снова во время плавания на судне „Йоа“ северо-западным проходом. В конце августа 1831 года „Виктория“ после одиннадцатимесяч-



ной зимовки вышла наконец в море, но через месяц ей пришлось снова зазимовать, пройдя всего четыре мили! Между тем положение зимовщиков очень ухудшилось. Правда, провианта оставалось еще на год, но часть команды уже была больна цынгой. Кроме того темпы продвижения „Виктории“—семь миль за два года!—не позволяли надеяться на скорое возвращение в Англию. Поэтому Росс решил бросить судно и, не дожидаясь лета, уже весной пуститься в путь, воспользовавшись лодками и провиантом, уцелевшими от гибели судна Парри „Фьюри“. После месяца невероятно тяжелого пути по льдам экспедиция добралась до места гибели „Фьюри“, где было найдено несколько лодок и прекрасно сохранившийся провиант. Первого августа Росс пустился в далекое плавание на лодках, но лишь к концу этого месяца путешественники достигли входа в пролив Барроу. Льды помешали дальнейшему продвижению, так что экспедиции пришлось вернуться к исходному пункту, где она и зазимовала в четвертый раз! Эта зимовка была необычайно тяжела, и часть команды „Виктории“ погибла от цынги. Настроение путешественников было до-нельзя угнетенным, ибо все понимали, что если им и на следующее лето не удастся освободиться от ледяных оков, то гибель всех до одного неминуема.

Наконец наступило долгожданное лето. Когда лед вскрылся, экспедиция тронулась в путь на лодке и, плывя то на веслах, то на парусах, вышла в открытое море из пролива Ланкастера. 28 августа вдали был замечен корабль, который скрылся, не обратив внимания на сигналы. Но через несколько часов показался второй корабль. Это была „Изабелла“, которой командовал Росс во время своей первой полярной экспедиции. „Изабелла“ увидела сигналы погибающих и поспешила к ним на помощь. Так закончилась многолетняя эпопея экспедиции Росса, давшей много ценных результатов и сделавшей ряд важных географических открытий. По возвращении домой Росс был осыпан всяческими почестями, как неимеющий себе равных полярный исследователь, и его превозносили даже те, кто раньше резко критиковал Росса за неудачу его первой экспедиции.

Долгое отсутствие Росса возбудило в Англии серьезные опасения за его судьбу, и на поиски его сухим путем был послан капитан Бак, бывший спутником Франклина во время его знаменитых сухопутных путешествий. Бак должен был обследовать берега Полярного моря от устья Большой Рыбьей реки, где еще ни разу не ступала нога европейца, и постараться найти следы погибших. Но весной 1834 года до Бака дошло известие о том, что Росс благополучно вернулся в Англию, после чего ему не оставалось делать ничего иного, кроме исследования течения



Большой Рыбьей реки. Эту задачу Бак блестяще выполнил и после четырехмесячного трудного и опасного путешествия вернулся к своему исходному пункту. Исследованная им река впоследствии была названа рекою Бака.

Если ранние плаванья северо-западным проходом совершались в надежде найти кратчайший путь в Индию и Китай, то для исследователей XIX столетия решение этого вопроса, столь таинственного и загадочного, превратилось в самоцель. Никто уже не думал, что в приполярных областях можно найти короткий и удобный путь на восток, но интересы науки, вечное стремление людей к неведомому, а в известной степени и легкий налет романтики, которая столько лет окружала тайну северо-западного прохода, опять вызвали к жизни новую экспедицию. Это была знаменитая экспедиция Франклина. Она открыла собою новую эпоху в истории полярных путешествий не только потому, что ее задачи были очень широки, но еще и потому, что на поиски ее разными государствами было отправлено потом свыше 50 больших экспедиций, произведших огромную работу и собравших ценнейшие материалы по изучению географии полярных и приполярных стран. Командование экспедицией сперва было поручено капитану Крозье, но незадолго до ее отплытия в Лондон прибыл Франклин, уже 60-летний старик. Он записался в экспедицию добровольцем, но был признан слишком старым. Однако Парри, Росс и другие выдающиеся полярные путешественники поддержали перед правительством ходатайство Франклина, и он был назначен начальником вместо Крозье. Экспедиция, в составе двух кораблей, „Эребуса“ и „Террора“, вышла в море в мае 1845 года с командой в 138 человек. Франклину было дано задание войти в Дэвисов пролив, перегрузить там снаряжение с сопровождавшего экспедицию вспомогательного судна и, отпустив его в Англию, идти самому дальше на запад через Баффинов залив, затем войти в пролив Ланкастера, оттуда пройти в пролив Барроу и следовать по пути Парри на запад мимо острова Мельвиля в Полярное море. Решив таким образом одним ударом вопрос о плавании северо-западным проходом, инструкция предлагала далее Франклину идти в Берингов пролив и вернуться в Англию через Сандвичевы острова и Панаму. Отклоняться от намеченного маршрута с целью исследования областей к северо-западу, если бы путь туда был свободен, Франклину не разрешалось. Запасов провианта было взято с собою на 5 лет, а при уменьшенных пайках — на 7 лет. К сожалению, большая часть провианта оказалась недоброкачественной и ее пришлось выбросить за борт.



Суда Франклина в последний раз видел в июле 1845 года один китобой в устье пролива Ланкастера. С тех пор всякая связь экспедиции с внешним миром порвалась. Возвращения Франклина ожидали не позже конца 1847 года, но и этот год прошел без всяких известий о судьбе экспедиции. В 1848 г. английское правительство отправило три экспедиции на поиски Франклина: одну сухопутную под начальством Ричардсона и Рэ, другую через Берингов пролив и третью — под начальством Джемса Росса — по пути Парри, которым обязательно должен был бы следовать Франклин. Однако все эти экспедиции не нашли никаких следов пропавших и вернулись в Англию. К началу 1850 г. все надежды отыскать Франклина и его спутников живыми после пяти полярных зимовок, казалось, были уже совершенно неосуществимы. Все же было решено продолжать то что бы то ни стало поиски, и в 1850 г. целых 14 кораблей отправились обыскивать все уголки полярных областей, при чем во время одного такого плавания капитан Омманэй нашел первые следы Франклина. В 1852 и 1853 гг. на север отправились новые экспедиции, но ни одна из них не отыскала Франклина. Судьба знаменитого путешественника и его спутников в течение нескольких лет занимала все умы и не только в Англии, но конечно впереди всех в организации новых экспедиций на поиски Франклина шла Англия. Правительство восстановило премию в 20 000 фунтов стерлингов, отмененную в 1828 г., когда исследование северо-западного прохода было сочтено делом безнадежным. Кроме того было объявлено вознаграждение в сто гиней за всякое точное известие об экспедиции Франклина. Жена его, леди Франклин, пообещала от себя 5 000 фунтов в награду тому, кто найдет пропавших. Сам Джон Росс, уже 73-летний старик, тоже пошел в плавание на поиски Франклина во главе спасательной экспедиции на судне „Феликс“. Но у нас нет никакой возможности описывать все эти экспедиции, которых было, как мы уже упоминали, свыше 50 и на которые ушли десятки миллионов золотом. Замечательно, что Франклина искали всюду, кроме той области, где он находился: у мыса Боотии и мыса Тэрнагэйн. Мы расскажем здесь кратко лишь о том, что удалось узнать о судьбе экспедиции Франклина.

Первую зиму Франклин провел у острова Бичи. Весной 1846 года, когда льды вскрылись, он пытался выйти на открытую воду через пролив Пиля, но встретил непроходимые сплошные льды. Тогда экспедиция пошла вдоль кромки льдов, боясь, что Землю короля Вильяма не удастся обойти стороной. Это была ошибка, так как Земля короля Вильяма представляет собою остров. На  $70^{\circ}$  с. ш. и  $98^{\circ}23'$  з. д. от Гринвича суда Франклина ока-



зались затертыми льдами. Зимовка прошла в очень тяжелых условиях. Весной предпринимались санные походы и во время одной из них был поставлен у мыса Виктории знак и оставлена записка с сообщением о ходе экспедиции. В июне 1847 года Франклин умер и командование перешло к Крозье. С наступлением лета льды двинулись к югу, но все ж таки судам не удалось освободиться от них. Настала вторая ужаснейшая зимовка. Недоброкачественный провиант вырывал из рядов экипажа одну



У ледниковой стены.

жертву за другой, и за зиму погибло 9 офицеров и 12 человек команды. На следующую весну Крозье решил пробраться к устью Большой Рыбьей реки и спастись сухим путем. Но провианта оставалось всего на 40 дней, а сани были перегружены массой совершенно ненужных в дороге вещей, поэтому экспедиция продвигалась вперед с огромными трудностями, страдая от голода и лишений. Кроме того среди команды было много больных, что, естественно, очень мешало походу. У мыса Виктории, где за год перед тем уже было оставлено одно письменное сообщение, Крозье оставил новый рапорт такого содержания:

„25 апреля 1848 г. Корабли его величества „Тер-

рор“ и „Эребус“ оставлены 22 апреля в 15 морских милях к северо-западу от этого места, после того как их затерло льдами с 12 сентября 1846 года. Офицеры и команда, всего в количестве 105 человек, под начальством капитана Крозье вышли на берег здесь под  $69^{\circ}37'42''$  и  $98^{\circ}4'$  з. д. Сэр Джон Франклин умер 11 июня 1847 года и общее число умерших до настоящего времени равно 9 офицерами 15 человекам команды. Крозье, капитан и старший офицер, Джемс Фитцджермс, капитан „Эребуса“.

Ниже приписано: „И уходим завтра 26 к Рыбьей реке Бака“. Это единственный документ, дошедший до нас от экспедиции Франклина. Оставив его под кучей камней, несчастные, измученные люди поплелись дальше, и по сведениям, полученным



от эскимосов, часть из них добралась до материка, где все потом и погибли один за другим. Доктор Рэ, совершавший путешествие по суше, встретил в 50-х годах эскимосов, у которых были разные вещи, принадлежавшие Франклину и его спутникам. Эскимосы рассказывали ему, что весной 1850 (?) года они видели около Земли короля Вильяма сорок человек белых, тащивших по льду сани с лодкой. Спустя несколько месяцев на побережье материка было найдено тридцать трупов и пять трупов на одном из близлежащих островов. Все тела были якобы очень обезображены. Из этого Рэ заключил, что несчастные питались телами умерших товарищей! Рэ купил у эскимосов несколько вещей, при чем на одной из них — круглом серебряном блюде — была надпись: „Сэр Джон Франклин“. Таким образом можно думать, что сведения, сообщенные эскимосами Рэ, были довольно правдоподобны. Позднее в этих же областях было найдено много следов экспедиции Франклина, разные вещи европейского происхождения и наконец упоминавшееся выше сообщение капитана Крозье. Далее, в заливе Эребуса нашли два скелета среди обломков лодки, стоявшей на санях. В лодке лежали сумки, оружие, патроны и несколько серебряных вилок и ложек с гербом Франклина. Там же оказалось около 15 килограммов шоколада и чая, но никаких других питательных веществ обнаружено не было. Никаких сомнений в судьбе экспедиции больше не оставалось: все ее участники погибли в ледяной пустыне.

Было признано, что Франклину следует приписать честь открытия северо-западного прохода, хотя часть его он в свое время и прошел только сухим путем. Поэтому на торжественном заседании Географического общества в Лондоне вдове погибшего исследователя была вручена большая золотая медаль. Дальнейшие розыски следов экспедиции все же продолжались и позднее, и судьба ее была полностью освещена лишь после путешествия американца Фредерика Шватки, который привез в Европу уцелевшие остатки судовых журналов и других документов, купленные им у эскимосов, отдавших эти ценнейшие реликвии своим детям для игры. Совсем недавно канадский летчик Баруш, возвращаясь на аэроплане с Северного магнитного полюса, обнаружил на Земле короля Вильяма два лагеря экспедиции Франклина, при чем ему удалось найти несколько скелетов и документы.

Многие экспедиции, отправлявшиеся на поиски Франклина, произвели колоссальную работу, сделали ряд ценнейших открытий и исследований, и потому мы попутно опишем некоторые из них. В 1850 году в плавание вышло, как мы упоминали, 14 английских и американских кораблей, обследовавших северные



воды Америки на огромном протяжении. Одна из американских экспедиций, снаряженная Гринеллем и едва не погибшая в свою очередь во льдах, вынесла из своего плавания опрометчивое заключение, что животный мир в полярных областях становится все богаче по мере продвижения к северу. Это мнение сыграло самую роковую роль для многих последующих экспедиций. В том же 1850 г. отправились в плавание два судна под командой Коллинсона и Мак-Клюра. В течение двух лет о них не было никаких известий, и потому английское правительство послало на поиски их новую экспедицию из четырех судов под начальством Эдуарда Бельчера. Вообще весь этот период времени заполнен рядом полярных экспедиций, при чем чуть ли не каждая последующая отправлялась на север разыскивать предыдущую! Коллинсон и Мак-Клюр должны были обогнуть мыс Горн и проникнуть в Ледовитый океан с востока через Берингов пролив. По пути суда экспедиции разошлись, и „Инвестигатор“ Мак-Клюра пришел первым в Берингов пролив. Оттуда он направился к востоку северо-западным проходом, пытаясь дойти до острова Мельвиля, куда доходил в 1819 г. с востока Парри. Всего лишь не дойдя 50 километров до выхода из пролива принца Уэльского, Мак-Клюр попал во льды и вынужден был провести здесь зиму. Во время зимовки совершались частые санные поездки, и в октябре 1850 года Мак-Клюр открыл, что пролив принца Уэльского выходит в широкий пролив Мельвиля. Таким образом северо-западный проход был найден и вековая загадка разъяснена. Однако, понадобилось еще 60 лет для того, чтобы этим проходом смогло пройти одно судно без перерыва. То была „Йоа“ Руала Амундсена!

Коллинсон, отставший от товарища, несмотря на большую быстроходность своего судна, не решился идти в Берингов пролив из-за позднего времени и предпочел перезимовать на Сандвичевых островах. На следующий год он прошел по следам Мак-Клюра до пролива принца Уэльского, где и остался на зимовку, не зная о судьбе „Инвестигатора“. В 1852 году ему удалось пройти вдоль американского побережья до пролива Виктории, ведущего в пролив Пилля, а оттуда в пролив Барроу. Поэтому можно сказать, что и Коллинсон нашел верную дорогу, ведущую на восток. Но он не рискнул идти дальше и вернулся в Англию через Берингов пролив.

Тем временем Мак-Клюр провел еще две зимы во льдах, при чем положение зимовщиков стало таким угрожающим, а состояние здоровья команды настолько ухудшилось из-за цынги и скудного питания, что недалек уже был час общей гибели. В сентябре 1852 г. начальник экспедиции предложил отправить



весной 30 человек наиболее больных и слабых частью на юг, а частью на восток, всем же остальным оставаться на корабле, пока тот держится наплаву. Все согласились с таким предложением. Но спасение пришло с вершенно неожиданно и притом оттуда, где его никто не ожидал! Еще в 1851 году Мак-Клюр во время своей санной поездки на остров Мельвиля нашел там донесение Мак-Клинтока, одного из офицеров экспедиции Джемса Росса, ушедшей в 1848 году на поиски Франклина. Мак-Клюр тоже оставил там сообщение о своих открытиях и указал место своего пребывания. Спустя год-два корабля экспедиции Бельчера, о которой мы упоминали выше, прибыли в эти воды с востока, и тот же Мак-Клинток, успевший уже побывать в Англии, а теперь бывший капитаном одного из судов, снова дошел до острова Мельвиля. Капитан Келлет, командовавший обоими судами, выслал часть своих людей на разведку, и одна из таких разведочных партий нашла на острове Мельвиля сообщение, оставленное перед тем Мак-Клюром. Итти ему на помощь было уже трудно из-за позднего времени, и Келлет решил выручать его весной 1853 года, что и было осуществлено. Небольшой отряд отыскал „Инвестигатора“ как-раз в тот день, когда по плану Мак-Клюра его больные и слабые спутники должны были покинуть судно. В результате вся команда „Инвестигатора“ перешла на суда Келлета, хотя Мак-Клюр собирался остаться на своем корабле с несколькими добровольцами. Только вмешательство судового врача, нашедшего, что почти все участники экспедиции настолько расстроили свое здоровье, что дальнейшее пребывание их на „Инвестигаторе“ грозит гибелью, заставило Мак-Клюра отказаться от своего плана. Впрочем, суда Келлета тоже были покинуты в 1854 году, но все же участники обеих экспедиций благополучно добрались осенью 1854 года до Англии, где были восторженно встречены. Мак-Клюру и его спутникам была выдана половина обещанной награды — 10 000 фунтов, так как было признано, что Франклин уже открыл северо-западный проход. Подтверждено это было новой экспедицией Мак-Клинтока, вернувшейся в Англию в 1859 году после нескольких тяжелых зимовок.

**XV. Плавание Амундсена на судне „Йоа“** После открытий Мак-Клюра и Коллинсона никто ни разу не пользовался их путями, не имеющими никакого практического значения для мореплавания из-за встречаемых трудностей и непостоянства погоды и льдов. Интересно отметить, что корабль Келлета „Резолют“, оставленный командой во льдах, был встречен позднее в Дэвисовом проливе в совершенно целом виде! Его несло сильным течением, идущим с запада через пролив Барроу.



На долгие годы в исследовании северо-западного прохода и относящихся к нему областей наступает перерыв. Ряд экспедиций совершал плавания в северные воды с целью достижения полюса через пролив Смита у западных берегов Гренландии, но в водах северо-западного прохода бывали только промышленники. Лишь в 1903 году возникает новая экспедиция, поставившая себе целью пройти от океана до океана северо-западным путем. Знаменитый норвежец Руал Амундсен, побывавший позднее на обоих полюсах, решил осуществить свою давнишнюю мечту и занять место рядом с Нансеном, героем своих юношеских лет. Мысль об экспедиции для открытия северо-западного прохода впервые явилась у Амундсена в день чествования Нансена после возвращения того из путешествия по Гренландии на лыжах. Долго и тщательно готовился Амундсен к своему путешествию. В первое свое плавание он пошел в 1894 году, а затем в 1897—99 гг. участвовал в бельгийской антарктической экспедиции на судне „Бельгика“, где, между прочим, его сотоварищем был известный доктор Кук, претендент на открытие Северного полюса. Собрав — правда, с огромным трудом — необходимые средства, Амундсен приобрел небольшое моторное судно „Йоа“ и тайком от кредиторов, собиравшихся наложить арест на судно, вышел в ночь с 3 на 4 июня 1903 года из тогдашней Кристиании вместе со своими шестью товарищами. Изучив описания всех экспедиций в северные американские воды, Амундсен использовал опыт своих предшественников и внес в него некоторые поправки. Он понял, что для плавания по трудному и почти неизвестному фарватеру, в лабиринте бесчисленных мелких проливов, нужно маленькое мелко-сидящее судно. „Йоа“ имело всего лишь 48 тонн водоизмещения и, несмотря на свой почтенный возраст — тридцать лет, обладала достаточными мореходными качествами. 134-сильный мотор должен был приходить на помощь парусам или совсем их заменять, а кроме того его услугами пользовались для подъема парусов и в качестве источника силы вообще. В области полярных исследований мотор внутреннего сгорания был применен впервые. Позднее мы увидим, что Амундсен в широких размерах использовал это новое достижение техники.

Кроме плавания северо-западным проходом Амундсена интересовало еще и определение местонахождения Северного магнитного полюса, которого после открытия Джемса Росса никто еще не проверял. Подобно всем своим предшественникам, шедшим с востока на запад, Амундсен выбрал путь через пролив Ланкастера. На острове Бичи были найдены в нетронутом виде могилы участников экспедиции Франклина и памятная доска.



„Йоа“ остановилась на зимовку у Земли короля Вильяма, где и провела целых 23 месяца. Морозы стояли ужасные, температура опускалась до  $-61,7^{\circ}$  Ц. Все это время экспедиция занималась магнитными наблюдениями и разными исследованиями. Магнитный полюс был найден южнее, чем это предполагалось. Количество собранного материала было настолько велико, что обработка его заняла почти двадцать лет. Никогда еще наука не получала таких обширных наблюдений над явлениями у Северного магнитного полюса. „Йоа“ покинула место своей зимовки в августе 1905 года и направилась в пролив Симпсона, названный так в честь исследователя, описавшего в 1837 году американское побережье от крайней западной точки, достигнутой Франклином, до мыса Барроу. В продолжение трех недель „Йоа“ плыла на запад по незнакомому фарватеру, где однажды под килем судна был всего один дюйм свободной воды! Наконец путешественники увидели вдали парус. Это была минута торжества и восторга! Северо-западный проход был пройден. Там, где мог пройти глубокоосидающий в воде китобой, конечно свободно могла пройти и маленькая „Йоа“. Ведь китобой мог попасть в эти воды только с „запада“ через Берингов пролив! Амундсен думал, что его экспедиция уже заканчивается благополучно, но понадобился целый год, чтобы завершить плавание. Льды надвигались все больше и больше, и скоро „Йоа“ опять остановилась на зимовку. В нескольких милях от нее зимовали промысловые суда, так что норвежцы не могли пожаловаться на „отсутствие общества“. Амундсен решил использовать вынужденную задержку и пройти сушей к какой-нибудь телеграфной станции, чтобы поведать миру о своем великом открытии. Но денег у него не было, и он не знал, как ему организовать такое путешествие. К счастью для него капитан одного из зимовавших китоловных судов решил отправиться в Сан-Франциско для снаряжения нового промыслового судна. У капитана были деньги, но он был неэнергичен и не знал, как ему осуществить свой план. У Амундсена же был избыток энергии и опыт, необходимый для такого трудного и далекого путешествия. В результате капитан отправился вместе с Амундсеном, при чем капитан ехал на санях, Амундсен же бежал впереди на лыжах, управляя санной запряжкой. Капитан, как настоящий владелец капиталистического предприятия, эксплуатировал энергичного норвежца и держал его впроголодь. В конце-концов Амундсен потребовал улучшения питания, пригрозив бросить капитана одного с собаками в снежной пустыне на произвол судьбы. Капитан досмерти перепугался и согласился удовлетворить все требования Амундсена, который хотел только, чтобы



его кормили три раза в день и при том досыта! 5 декабря путешники прибыли в Форт Эгберт, пройдя за шесть недель 700 километров при морозе, достигавшем иногда — 50° Ц.

В феврале 1906 года Амундсен отправился в обратный путь, при чем на этот раз путешествие не доставило ему ничего, „кроме чистейшего удовольствия“, как он пишет. Лед вскрылся в июле, и „Йоа“ без труда дошла до мыса Барроу. Отсюда она направилась через Берингов пролив в Сан-Франциско, куда и прибыла в октябре того же года. Амундсен подарил городу „Йоа“ на память, и с тех пор маленькое героическое суденышко стоит там в парке Золотых Ворот. Свой успех Амундсен приписывает правильному выбору направления. Вместо того, чтобы идти к западу от северной оконечности Боотии-Феликс, как делали его предшественники, обманутые кажущимся свободным от льдов пространством, Амундсен спустился к югу вдоль западных берегов Боотии до самой южной точки на Земле короля Вильяма и уже оттуда пошел на запад, держась как можно ближе к берегу. Между прочим, описывая свое путешествие на „Йоа“, Амундсен сообщает, что в той местности, где погиб от голода Франклин, норвежцы видели много дичи и рыбы. Кроме ценных географических и магнетических работ экспедиция Амундсена сделала также очень важные наблюдения, касающиеся образа жизни и культуры эскимосов.

## XVI. Экспедиции XIX и XX столетий к Северному полюсу и достижение его.

Нам остается теперь вернуться ненадолго к рассмотрению тех экспедиций, которые пытались пройти к Северному полюсу вдоль западных берегов Гренландии через пролив Смита. После этого мы сможем перейти к описанию экспедиций, достигших полюса.

В начале 50-х годов прошлого столетия дальнейшие поиски Франклина стали считаться уже напрасными. Но все же американское правительство направило в 1853 году в северные воды экспедицию под начальством доктора Кэйна с заданием обследовать эту область в целях отыскания следов Франклина и его спутников. Нужно сказать, что со времени путешествий Парри существовала довольно распространенная теория о влиянии одного из рукавов Гольфштрема на климат далеких северных областей. Доктор Кэйн был одним из сторонников этой теории и энергично защищал тот взгляд, что за опасным поясом пловучих льдов лежит полярный бассейн, свободный для плавания. Поэтому он намеревался войти в пролив Смита, находящийся в северной части Баффинова залива, и проникнуть в предполагаемое свободное море. Пока в этой области был только капитан Инглфильд в 1852 году. Кэйн вышел в пла-



вание на бриге „Эдванс“ и при входе в залив Смита сперва действительно встретил открытую воду, но потом его остановили непроходимые льды. На широте  $78^{\circ} 37'$  „Эдванс“ затерло льдами, и судно застряло в них навсегда. Экспедиция вынуждена была провести в этих высоких широтах две зимовки в условиях самых ужасных лишений и страданий. Еще никто до Кэйна не зимовал под такой широтой, если не считать зимовщиков на Шпицбергене, где климат гораздо мягче. Отапливаться приходилось частями самого корабля, а пропитание часто всецело зависело от удачной охоты. Конечно ожидаемого богатства животной жизни здесь не оказалось! Холода стояли такие, что замерзал хлороформ, а хлористый эфир превращался в твердое тело. Несмотря на все это, Кэйн сам предпринимал санные поездки и посылал в них своих людей. Таким образом была довольно подробно исследована одна из самых северных областей земного шара. В июне 1854 года экспедиция достигла  $80^{\circ} 40'$  с. ш., т. е. была в 970 километров от полюса. По странной случайности море оказалось здесь совершенно чистым от льдов. На следующее лето Кэйн покинул корабль и после 83-дневного тяжелого плавания в лодках вдоль берегов Гренландии достиг датской колонии Упернивик.

Через несколько лет в те же воды отправилась экспедиция Исаака Хейса, участвовавшего в путешествии Кэйна и разделявшего его мнение об открытом море на крайнем севере. Хейс в общих чертах повторил кэйновскую экспедицию и прошел к полюсу до  $82^{\circ} 30'$ . Десять лет спустя была сделана новая попытка достижения Северного полюса через пролив Смита. Во главе этой экспедиции стоял Чарльз Холл, долгое время живший среди эскимосов и хорошо знакомый с условиями исследования в полярных областях. Через пролив Смита Холл прошел до  $82^{\circ} 36'$  с. ш., оставив уже за собою место зимовки Хэйса, но еще не встречая непроходимых льдов. Открытая вода виднелась на северо-востоке даже после того, как судно экспедиции „Полярис“ оказалось во льдах. Холл собирался продолжать плавание, но его офицеры настаивали на возвращении. Однако до возвращения было еще очень далеко. „Полярис“ вынужден был зазимовать, при чем среди зимы лед неожиданно вскрылся и судно экспедиции едва не унесло в море. Осенью 1871 года Холл умер. Об его смерти ходили самые разнообразные слухи. Отношения между ним и его спутниками были очень неприязненными, так что не исключена возможность его насильственной смерти. После смерти Холла дисциплина быстро упала и начались раздоры. Впрочем это не помешало организации многих санных экспедиций, во время которых были сделаны



интересные наблюдения. И на этот раз было отмечено, что климат здесь мягче, чем во многих более южных областях. Самая низкая температура доходила всего до  $-44^{\circ}$  Ц. Уже в июне местность была свободна от снега. Пробивалась довольно значительная растительность и попадалось много представителей животного мира, в особенности тюленей. Участники экспедиции убили двадцать шесть мускусных быков.

В августе 1873 года „Полярис“ направился к югу, но через две недели снова был остановлен льдами. Два месяца спустя давлением льдов выперло судно вверх, вследствие чего пришлось спешно переносить на лед провиант и снаряжение на случай, если бы пришлось покинуть „Полярис“. Ночью лед треснул и часть экипажа осталась на обломках льдины, судно же плавно соскользнуло в воду и исчезло в ночной темноте. На утро оказалось, что налицо 19 человек, в том числе пять детей (в экспедиции участвовало несколько семейств эскимосов). Спасшиеся собрались на одной льдине, куда было перенесено все уцелевшее имущество и провиант. К счастью, его было не так уж мало, да и потом путешественникам удалось настрелять медведей, песцов и тюленей и таким образом пополнить свои запасы. На этой-то льдине пришлось провести зимовку, а затем то в лодке, то на новых льдинах пройти по воле волн и течений расстояние от  $77^{\circ} 35'$  с. ш., где исчез „Полярис“, до  $55^{\circ} 35'$  с. ш., где путешественники были спасены! Это совершенно исключительное в истории морских путешествий плавание продолжалось с 16 октября 1873 года по 30 апреля 1874 г.! Любопытно, что оставшаяся на борту „Полярис“ команда перезимовала при входе в пролив Смиа неподалеку от того места, где экспедиция так неожиданно разделилась, а затем, подарив судно эскимосам, добралась до мыса Йорк на самодельных плоскодонных лодках. За пять лет перед тем столь же продолжительное, но менее богатое приключениями плавание на льдинах пережила команда немецкого парохода „Ганза“.

Экспедиция Холла значительно пополнила наши сведения о географии этих областей и установила, что Земля Гринелля не имеет связи с Гренландией. Кроме того наблюдения врача экспедиции Бессельса над приливами и отливами показали, что на севере существует открытое полярное море, если только под этим не понимать моря, по которому возможно судоходство.

В середине 70-х годов Англия снова возобновила полярные исследования. В плавание были отправлены в 1875 году два судна „Алерт“ и „Дисковери“, которым было дано задание подняться через пролив Смиа до  $81^{\circ}$  или  $82^{\circ}$  с. ш., и затем одному судну остаться там на зимовку, другому же пробиваться дальше



к полюсу. Инструкция предлагала также экспедиции „содействовать науке и познанию природы“. Экспедиция прошла севернее всех бывших в этих областях до нее, достигнув  $83^{\circ} 20' 26''$  с. ш. При этом было установлено, что севернее  $82^{\circ} 50'$  с. ш. прекращается всякая животная жизнь, а за пределами  $81^{\circ} 52'$  нет никаких следов эксимосов. Открытого полярного моря не было обнаружено, а полюс не мог быть достигнут при существовавшей тогда довольно низкой технике санных путешествий.

Недостаточные результаты всех этих экспедиций привели к тому, что методы полярных исследований подверглись коренному пересмотру. Инициатором этого был Вейпрехт, известный потом своим плаванием на „Тегеттгофе“ и открытием Земли Франца-Иосифа. Он предложил заменить рекордную „погоню за полюсами“ систематическими и постоянными исследованиями, производимыми с постоянных полярных станций, которые попутно могли бы заниматься вопросами земного магнетизма, климатологией, метеорологией и т. п. Идея эта встретила большую поддержку в научных кругах, и 11 государств взяли на себя обязательство содержать 15 таких станций — 13 в северном полушарии и 2 в южном. В 1882/83 гг. эти станции приступили к работе, связавшись с 34 другими научными станциями, расположенными за пределами полярных областей. Но деятельность их не дала особо блестящих результатов за отсутствием достаточных научных сил, да и собранные материалы до сих пор еще не вполне обработаны. Однако идея Вейпрехта косвенным путем повела к экспедиции американца Грили, посланного в 1881 году на судне „Протеус“ для организации научной станции у канала Робсона на крайнем севере между Землей Гранта и Землей Холла на побережье Гренландии. Экспедиция Грили прошла в такой трагической обстановке, что ее нужно отнести к числу самых ужасных и самых несчастных полярных путешествий. Начальник ее — бывший кавалерист — не обладал опытом в мореплавании, а большинство его спутников тоже являлись новичками в области арктических исследований. Достигнув  $81^{\circ} 44'$  с. ш., Грили высадился на берег и построил обсерваторию, названную им „Фортом Конджер“. „Протеус“ был отослан обратно и за зимовщиками должно было прийти другое судно. Провианта у экспедиции имелось на 2 года. Первая зима прошла в различных наблюдениях и санных поездках, во время которых были достигнуты очень высокие широты. Но до осени 1883 года ни одному судну не удалось пробиться сквозь льды пролива Смита, и помощь не могла прийти Грили во время. Тогда он решил оставить Форт Конджер и пройти на юг. По дороге было найдено несколько складов, оставленных прежними



экспедициями, но содержащиеся там запасы были слишком незначительны, чтобы облегчить страдания путешественников, уже выбивавшихся из сил. У мыса Сабина Грили вынужден был остановиться, и здесь разыгрались потрясающие сцены. Запасы пищи пришли к концу, и участники экспедиции погибали один за другим. С наступлением лета несчастные перебрались в палатку, но все уже были в таком состоянии, что о продолжении путешествия не могло быть и речи. Под самый конец Грили и его спутники питались только горячей водой и вареными кусками спального мешка!

Но помощь была близка! Обеспокоенное долгим отсутствием всяких вестей о Грили и тем обстоятельством, что вспомогательные суда не могли до него добраться, американское правительство при содействии Англии организовало большую спасательную экспедицию, и начальник ее капитан Шлэй нашел на одном островке сообщение Грили о местонахождении лагеря несчастных исследователей. Это сообщение было помечено 21 октября 1883 года и гласило, что запасов провианта хватит только на семь месяцев. Между тем прошло уже восемь месяцев, и потому надежда застать кого-либо из участников экспедиции в живых была ничтожно мала. Все же на поиски была отправлена небольшая партия под начальством лейтенанта Колуэля. Исчерпав все средства, Колуэль уже собирался возвращаться, как вдруг им был замечен неподалеку на вершине скалы какой-то человек. Это был самый крепкий из спутников Грили, посланный им на разведки и трижды в полном отчаянии покидавший свой наблюдательный пост! Спасение явилось в самый последний момент. Участники экспедиции уже умирали и почти не реагировали на все то, что с ними делали, чтобы вернуть их к жизни. Последнее время запасы их пищи состояли из ремней от собачьих постромок, и этот провиант охранялся так строго, что один из участников экспедиции был расстрелян за кражу нескольких кусочков ремня!

С экспедицией Грили на 25 лет прекращаются путешествия к полюсу через пролив Смита и к северному побережью Гренландии. Возобновляются они в конце XIX столетия и в начале XX, когда на сцену выступают такие исследователи как Пири, Свердруп и Кнуд Расмуссен.

Пири родился в 1856 году и еще в молодости заинтересовался полярными исследованиями. Первое свое путешествие через гренландские внутриматериковые льды он предпринял в 1886 году, явившись таким образом предшественником Нансена, но не мог довести своего плана до конца. Зато позднее — в 1892 г. — он повторил поход Нансена, избрав более северный



путь, и пересек Гренландию в очень высоких широтах. Спустя некоторое время он совершил новый такой же поход. Это его путешествие любопытно тем, что во время его Пири впервые в истории полярных исследований обратил в пищу собак, которые на пути вперед тащили его сани. Но главной задачей Пири было достижение полюса. На это он потратил 23 года своей жизни, из которых 18 были проведены среди льдов и лишь пять дома в подготовке к новым путешествиям. Недаром Пири считается одним из самых непреклонных людей, которых знает история полярных исследований! После многократных попыток он достиг полюса 6 апреля 1909 года. Успех его в значительной степени объясняется умелой организацией и огромным опытом, вынесенным из прежних экспедиций. Пири, как позднее Амундсен во время похода к Южному полюсу, заранее устроил ряд промежуточных складов, высылая вперед вспомогательные отряды. Это позволило ему сэкономить все силы и средства для нанесения последнего решительного удара. Вся его экспедиция была построена на эскимосском образе жизни, так как Пири всегда высказывал мнение, что лишь такая экспедиция сможет преодолеть трудности последней части пути. Нельзя не указать здесь, что еще в 1898 году у Пири была гангрена обеих ступней и ему пришлось отнять семь пальцев. И все же у него хватило сил и энергии, чтобы проделать ужасающий по трудности поход к полюсу, когда температура опускалась до  $-60^{\circ}\text{C}$  и острые куски льда прорезали сапоги из тюленьей кожи и меховые чулки.

В 10 часов утра 6 апреля 1909 года Пири произвел наблюдения и установил, что экспедиция находится у полюса. В этот день он пишет в своем дневнике:

„Наконец у полюса. Цель трех столетий наконец моя. Мне трудно представить себе это. Все кажется таким простым и обыденным“.



Р. Пири.



Предприняв потом несколько контрольных го-ездок в разных направлениях и произведя ряд наблюдений, Пири водрузил на полюсе американский флаг и тронулся в обратный путь. Этот путь, как всегда бывает в полярных путешествиях, был еще труднее и опаснее. Нервное напряжение прошло, цель уже достигнута и впереди только одни бесконечные страдания и мучения. К тому же столько столетий полюс манил к себе пытливые умы, которые невольно окружали его неизбежной и таинственной дымкой романтики. А на деле этот страстно искомый полюс, стоивший столько непомерных лишений и жертв, просто-напросто какая-то неощутимая точка среди хаоса льдов и снега под серым небом, в страшный мороз! И кучка измученных, исстрадавшихся людей должна помимо воли своей задаваться вопросом: к чему все это? к чему все наши нечеловеческие страдания и муки?

Однако обратное путешествие прошло благополучно, и Пири прибыл на свою главную базу у мыса Шеридана на Земле Гранта, откуда он и предпринимал свои походы к полюсу. Через пять месяцев он пришел в соприкосновение с цивилизованным миром и к своему ужасу и огорчению узнал, что честь открытия полюса оспаривает у него американец Кук, якобы достигший северного полюса 21 апреля 1908 года, т. е. за год до Пири.

Но отчет Кука оказался наглым и хладнокровным обманом, равного которому не знает история географических открытий. Кук был вскоре разоблачен и исчез со сцены столь же неожиданно, как и появился. Позднее он был осужден в Америке за уголовное преступление и отбывал наказание в одной из тюрем. Амундсен, близко знавший Кука по экспедиции 1897—99 гг. на „Бельгике“, считал его выдающимся исследователем и всегда высказывал недоумение по поводу того, как мог Кук решиться на обман! Эта история больно отразилась на Пири, так как его сообщения были тоже заподозрены, и только после тщательного анализа дневников Пири и его наблюдений было всеми признано, что Пири, если и не был на самом полюсе (вследствие ошибки в вычислениях), то во всяком случае побывал в непосредственной от него близости.

**XVII. 40 000 км  
по северным  
берегам — экс-  
педиция Рас-  
муссена.**

Нам остается сказать здесь несколько слов о датских экспедициях, поставивших себе целью изучение и исследование Гренландии, а затем перейти к экспедициям XX столетия в воды северо-восточного прохода. История исследования Гренландии могла бы послужить темой отдель-



ной книжки. Мы уже упоминали о том, как Гренландия была дважды открыта и как она постепенно попала в сферу датского влияния. Естественно, что датчане должны были в первую очередь заняться изучением этого огромного острова, но кроме них почти все великие полярные путешественники побывали в Гренландии и так или иначе занимались ее исследованием. Джон Росс, Вильям Скорсби, Норденшельд, Пири, Нансен и множество других до них и после них вносили свой вклад в изучение Гренландии. В 1902—06 гг. были предприняты две экспедиции датским писателем Милиусом Эриксоном, который погиб во время своего похода. Но самые значительные путешествия были совершены датчанином Кнудом Расмуссеном, сыном эскимоски и гренландцем по происхождению. Во время своих многочисленных экспедиций Расмуссен исследовал Гренландию почти по всему ее побережью, и главным образом ее северные берега. В двух его экспедициях участвовал один из крупнейших датских писателей, Петер Фрейхен, известный и у нас. Последняя экспедиция Расмуссена относится к 1921—24 гг., и во время нее он проехал на собачьей запряжке вдоль всего побережья Северной Америки, т. е. прошел северо-западный проход сухим путем, побывал у всех эскимосских племен и затем, переправившись через Берингов пролив, занялся изучением быта и нравов племен, живущих у мыса Дежнева. Расмуссен вывез с собой огромное количество предметов, иллюстрирующих жизнь эскимосов, и кроме того собрал богатейший фольклорный материал в виде записей сказаний и преданий. По объему и качеству выполненной работы экспедиция Расмуссена должна быть отнесена к числу самых блестящих путешествий, которые только знает история географических открытий.

Мы упомянули выше имя Свердруп в числе трех исследователей, которые продолжали в конце XIX и начале XX столетий дело своих предшественников. Отто Свердруп, умерший в прошлом году, стал впервые известен после знаменитого плавания „Фрама“, которым он командовал. В 1898 году он отправился на том же судне на север, намереваясь пройти через пролив Смита и его продолжение — бассейн Кэйна и каналы Кеннеди и Робсона, оттуда пробиться к полюсу и, если удастся, обойти потом вокруг всей Гренландии. Но „Фрам“ застряло льдами уже в августе 1898 года, и Свердрупу пришлось простоять почти на одном месте целых три года! Это время было использовано на многочисленные санные поездки, схватившие огромные пространства. Между прочим были исследованы подробно Земля Эллесмера и так называемый архипелаг Парри, и открыты новые земли — Земля Акселя Хейберга, Амунда



Рингнеса и Эллефа Рингнеса. После четырех с половиной лет пребывания в полярных областях Свердруп вернулся в Норвегию, едва выведя „Фрам“ из льдов. Нужно заметить, что с корабля все время выбрасывали на лед золу, вследствие чего теплоизлучение концентрировалось и таяние наступало скорее.

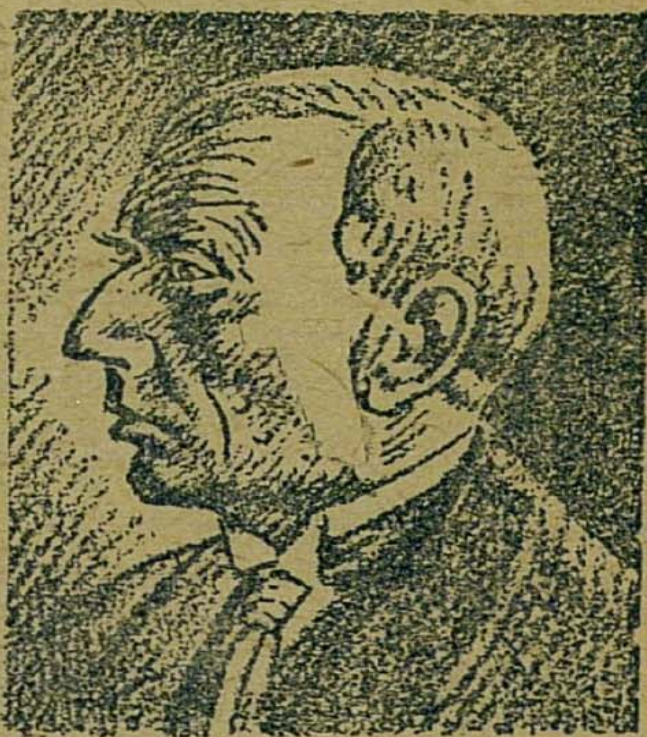
### XVIII. Два плавания северо-восточным путем в XX столетии.

По возвращении домой Свердруп не принимал участия в крупных экспедициях до 1914 г., когда он по приглашению русского правительства встал во главе спасательной экспедиции на судне „Эклипс“, ныне „Ломоносов“, посланной на помощь судам Главного гидрографического управления „Вайгач“ и „Таймыр“, затертым льдами у Таймырского полуострова. Первоначальной целью экспедиции „Эклипса“ было оказание помощи трем русским полярным экспедициям—Седова, Брусилова и Русанова. Но пока „Эклипс“ готовился к своему плаванию, пришли известия о благополучном возвращении „Св. Фоки“ Седова и о гибели „Св. Анны“ Брусилова и „Геркулеса“ Русанова. Свердруп направился тогда к Таймырскому полуострову, где и вступил в телеграфную связь с судами экспедиции капитана Вилькицкого—„Таймыром“ и „Вайгачем“. Они были затерты льдами на  $76^{\circ}$ — $77^{\circ}$  сев. ш. и  $100^{\circ}$  в. д. Умелая помощь Свердрупа и внимательное отношение к русским морякам много способствовали спасению экспедиции Вилькицкого. „Таймыр“ и „Вайгач“ в течение четырех лет—с 1910 до 1913 гг.—производили гидрографические исследования в восточно-сибирской области Ледовитого океана. Они каждое лето выходили из Владивостока и, выполнив в океане намеченные работы, осенью опять возвращались во Владивосток. В плавание 1913 года этой экспедицией была открыта к северу от мыса Челюскина, так называемая, Земля Николая II, ныне Северная Земля, у берегов которой „Седов“ оставил в 1930 году зимовщиков. В 1914 году „Таймыр“ и „Вайгач“ вышли из Владивостока, намереваясь пройти тем же путем, что и Норденшельд, но только в обратном направлении, т. е. из Берингова пролива в Баренцево море. Но у Таймырского полуострова их затерло льдами, с которыми оба судна не смогли справиться, хотя и были ледокольной конструкции. Корпуса судов потерпели сильные повреждения, и экспедиция вынуждена была зазимовать к юго-западу от мыса Челюскина. Лишь осенью 1915 года Вилькицкий дошел до Архангельска. Это был второй случай сквозного плавания северо-восточным проходом. Во время поисков указанных выше трех экспедиций морской летчик, лейтенант Нагурский, впервые летал на аэроплане над бесконечными ледяными простран-



ствами у берегов Новой Земли. Таким образом мысль об использовании летательных аппаратов для исследования полярных областей с воздуха принадлежит русским.

Спустя несколько лет знаменитый Руал Амундсен решил повторить плавание „Фрама“ и попытаться пройти вместе со льдами через полярный бассейн, как можно ближе к полюсу. Для этой цели он построил—уже на собственные средства—судно особой конструкции, корпус которого имел вид яйца, разрезанного вдоль. Такая форма обеспечивала наибольшее сопротивление давлению льдов при наименьшей поверхности. Если бы судно засело во льдах, то напором их его бы только выперло вверх, но не повредило. На этом судне, названном „Мод“, Амундсен вышел в плавание 16 июля 1918 года вокруг северных берегов Европы, намереваясь пройти северо-восточным проходом вдоль берегов Северной Европы и Азии мимо Ново-Сибирских островов, где войти в то самое полярное течение, которое унесло обломки „Жанетты“, которое увлекало к северу „Фрам“ и которое Амундсен встретил бы, если бы пошел в Берингов пролив южным путем. В сентябре „Мод“ обогнула мыс Челюскина, но через несколько дней остановилась здесь на зимовку. Зимовка эта продолжалась ровно год. Пришлось взрывать ледяные поля, чтобы вывести судно на чистую воду, и то этот способ подействовал только благодаря необычайно высокому уровню приливной волны. Перед выходом в плавание Амундсен отправил двух своих спутников, Тессема и Кнутсена, по льдам к острову Диксона, но оба норвежца погибли в пути и их трупы были найдены позднее в тундре. „Мод“ прошла между Ново-Сибирскими островами и материком и вышла в океан, но уже через неделю снова оказалась во льдах, при чем течением ее сносило к югу. Не доходя до мыса Шелагского, экспедиция остановилась на вторую зимовку у острова Айон. Отсюда доктор Свердруп-младший предпринял путешествие на юг через Сибирь для собирания научного материала о чукчах и их стране. По мнению Амундсена, наши чукчи повидимому того же происхождения, что и эскимосы побережья Гренландии и Америки, хотя язык у них различен.



Руал Амундсен.



В июле лед вскрылся, но „Мод“ прервала свое плавание и прошла в Номе на Аляске для ремонта и пополнения снаряжения. Кроме того у Амундсена начались сердечные припадки, мешавшие ему вести работу с полной энергией и решимостью. В августе 1920 г. „Мод“ благополучно пришла в Номе, совершив таким образом третье сквозное плавание северо-восточным проходом. В Номе четыре человека покинули экспедицию, и экипаж „Мод“ уменьшился наполовину. На судне оставались только сам Амундсен, капитан Вистинг, участник экспедиции 1911 г. к Южному полюсу, доктор Свердруп и Геннадий Олонкин, помор-радист со станции Югорского Шара. Однако это не остановило Амундсена, и он вышел в море с горсточкой своих испытанных товарищей. Но во льдах у мыса Сердце-Камень „Мод“ снова остановилась на зимовку. По соседству стояли три палатки чукчей, так что зима прошла в собирании разного этнографического материала. Весной экспедиция вернулась в Сиатл на Аляске, откуда Амундсен уехал в Норвегию для изыскания новых денежных средств. Когда „Мод“ закончила свой ремонт, Амундсен вернулся в Сиатл, при чем привез с собой аэроплан для использования его во льдах. Нужно сказать, что эта мысль явилась у Амундсена по возвращению с Южного полюса, и он даже приобрел аппарат Фармана для будущей воздушной полярной экспедиции, но война спутала все его планы и заставила на время отказаться от осуществления новой смелой идеи. В июне 1922 года „Мод“ снова отправилась по тому же примерно маршруту и с прежним намерением вмерзнуть во льды и дрейфовать с ними по полярному бассейну. В экспедиции кроме прежних участников был еще молодой шведский ученый Мальмгрен, погибший во льдах в 1928 году во время воздушной экспедиции Нобиле. Дрейф „Мод“ закончился в августе 1925 года, при чем высоких широт ею достигнуто не было, но зато во время плавания доктором Свердрупом и Мальмгреном был собран богатейший научный материал.

**XIX. По воз-** Сам Амундсен с летчиком Омдалем в самом духу до 88°. начале плавания перешел в заливе Коцебу на встретившееся им промысловое судно и в течение 1922 — 23 гг. сделал несколько безуспешных попыток подняться на воздух на аэроплане для изучения местности. Эти попытки показали, что при надлежащем устройстве нижней части летательного аппарата можно серьезно заняться подготовкой большой воздушной полярной экспедиции. Аппарат должен был быть сконструирован так, чтобы легко можно было подняться на воздух и с водной поверхности и со льда или снега.



Амундсен снова вернулся в Европу, но финансовые его дела пришли в такое расстройство, что нечего было и думать о какой-либо новой экспедиции. Внимательный и заботливый к делам экспедиций, продумывавший каждую их мелочь, Амундсен был совершенно наивен и беззаботен по отношению к своим собственным денежным делам, и этим многие беззастенчивые люди широко пользовались. В конце-концов с молотка пошло личное имущество Амундсена и приходилось бросить всякую мысль о дорогостоящих полярных экспедициях. Амундсен стал разъезжать по Америке с докладами и лекциями, но сбор этим путем нужных средств подвигался столь медленно, что будущая воздушная экспедиция могла бы состояться лет через сто! Неожиданно американский миллионер Линкольн Эльсворт пришел на помощь Амундсену и предложил ему 85 000 долларов на организацию воздушной экспедиции с тем условием, чтобы руководство экспедицией было поделено между ними обоими. Амундсен с радостью принял это предложение, и в результате произошла первая в мире полярная воздушная экспедиция 1925 года.

Она всемирно известна, и нам не зачем останавливаться на ней подробно. Амундсен с пятью спутниками вылетел на двух гидроаэропланах Дорнье-Валь 21 мая 1925 года со своей базы в Кингс-Бэе на Шпицбергене и через восемь часов был вынужден произвести посадку под  $87^{\circ}43'$  с. ш. и  $10^{\circ}20'$  з. д. от Гринвича. Там один из гидроаэропланов был брошен на произвол судьбы, а на втором смелые путешественники сумели спастись через 24 дня, проведенных в изнурительной работе — при скудном питании — по расчистке площадки для старта. На долю участников экспедиции выпало баснословное счастье: на пути к полюсу удалось благополучно спуститься в единственную замеченную за все время полета полынью, а на обратном пути руль направления заклинило после того, как были оставлены позади ледяные поля, так что гидроаэроплан смог опуститься на поверхность спокойного моря, а затем доплыть к берегу по воде. У северных берегов Шпицбергена летчики были спасены норвежским промысловым судном и благополучно доставлены в Кингс-Бэй. Полет Амундсена до  $88^{\circ}$  с. ш. описан им самим в книге, вышедшей и у нас в СССР, и потому мы отсылаем читателя к ней.

Экспедиция 1925 года показала, что полет к полюсу возможен при условии лучшего технического оборудования, но зато быстрота полета мешает производству научных наблюдений, превращая таким образом всю экспедицию в чисто спортивное предприятие, преследующее рекордные цели и рассчитан-



ное на самый короткий срок. Поэтому Амундсен немедленно приступил к организации новой воздушной экспедиции, на этот раз на управляемом воздушном корабле, дирижабле, что давало возможность увеличить число участников полета и производить за время его ряд ценных научных наблюдений.

## XX Полет „Ор- ла“ и гибель экспедиции

Но здесь нам приходится сделать большое отступление и вернуться на 29 лет назад. Мысль об исследовании полярных областей с воздуха впервые явилась не у Амундсена. Амундсен был современником эпохи, когда полеты по воздуху сделались почти столь же обыкновенным явлением, как поездка по железной дороге или прогулка по морю на моторной лодке. Полет к полюсу лишь представлял известные трудности, большие, чем, скажем, перелет из Берлина в Париж, но и только. Вспомним, что даже ко времени возвращения Амундсена с Южного полюса аэропланы уже легко и свободно летали над землей во всех направлениях, а ко времени плаванья „Мод“ существовал рекорд на продолжительность полета на аэроплане в 27 часов, т. е. втрое больше того времени, которое понадобилось Амундсену, чтобы долететь до 88° с. ш. Таким образом Амундсену оставалось лишь разумно использовать современные ему достижения техники воздухоплавания. Тем ценнее заслуга другого исследователя, шведа Андрэ, который предпринял в 1897 году полет к полюсу на неуправляемом аэростате. Андрэ был тем первым безумно-отважным путешественником, который рискнул привлечь и воздушные средства сообщения на службу науке. А ведь в 1897 году авиации на аппаратах тяжелее воздуха вовсе не существовало, управляемые же воздушные корабли только еще делали свои первые робкие попытки победить воздушную стихию.

План трансполярного полета на аэростате был задуман Андрэ отчасти под влиянием знаменитого Норденшельда, который не раз задавался мыслью использовать аэростат для изучения полярных областей, в частности района, лежащего за ледяным барьером в Антарктике. В то время Андрэ был занят опытами с воздушными шарами и работал над разрешением задачи, которая его особенно интересовала и сводилась к возможности управления аэростатом при помощи гайдропов и парусов. В 1896 году Андрэ приступил к выполнению своего плана. Шар был приготовлен, выбрана база на Датском острове, в северо-западном углу Шпицбергенского архипелага, построен там ангар и в конце июля все приготовлено к полету. Оставалось только ждать попутного ветра, который мог бы принести шар к полюсу. Но „природа не выполнила своей части работы“, надвигалась



осень, и экспедиция уже не могла рисковать начинать полет в такое позднее время года.

Однако Андрэ не отказался от своего плана. Полет состоялся на следующий год 11 июля. Вместе с Андрэ в экспедицию отправились два молодых ученых: физик и фотограф Нильс Стриндберг и инженер воздухоплаватель Кнут Френкель. Андрэ надеялся управлять своим „Орлом“ — так назывался его шар — при помощи гайдропов, балластных канатов и парусов. Свой метод Андрэ основывал на том, что шар, летящий медленнее ветра, может быть отклонен от направления ветра, если под углом к нему поставить парус. Весь вопрос заключался, значит, в возможности заставить шар, свободно висящий в воздухе, лететь медленнее того воздушного потока, который увлекает его с собой. Андрэ надеялся достигнуть этого торможением при трении гайдропов о поверхность земли или воды. Правильное положение парусов достигалось вращением шара вокруг его вертикальной оси, что можно было сделать, перемещая посредством системы канатов и блоков места прикрепления гайдропов к гондоле. Уверенность в том, что им удастся подчинить шар своей воле и лететь по избранному направлению, руководила планами и действиями трех отважных воздухоплавателей. Однако дальнейшее показало, что они жестоко ошиблись и поплатились за свою ошибку жизнью, пройдя через цепь невыразимых страданий и мучений...

„Орел“ начал свой полет 11 июля 1897 года в 13 часов 46 мин. и сразу же потерял часть гайдропов. Две трети их осталось на земле, так как развинтились винты, которыми были скреплены отдельные части. Перед тем порыв ветра прижал „Орла“ к поверхности воды, и на мгновение положение воздухоплавателей казалось критическим. Потеряв связь с землей, шар уже не мог больше управляться, но Андрэ решил не прерывать полета.

С этого момента судьба экспедиции была на три десятилетия скрыта от глаз человечества, тщетно пытавшегося разгадать новую полярную загадку. Но простая случайность привела в августе минувшего года к находке останков Андрэ и его спутников на пустынном берегу Белого острова. На месте гибели воздухоплавателей удалось найти и потом прочесть большой дневник Андрэ, отрывки из его второго дневника, стенограммы-письма Стриндберга к невесте и записи того же Стриндберга в карманном календаре.

На основании найденных документов удалось восстановить историю полета и многодневного блуждания воздухоплавателей по льдам от места спуска шара под  $82^{\circ} 56'$  с. ш.



и 29° 52 в. д. до Белого острова, мало исследованного клочка земли в Шпицбергенском архипелаге. Полет „Орла“ окончился 14 июля в 8 час. 11 мин., при чем уже с 12 июля шар не летел, а волочился по льдам, о которые гондола часто ударялась. Почти 13 часов шар провисел в воздухе неподвижно, медленно поворачиваясь вокруг своей оси и опять опускаясь. Высадившись на льды, путешественники решили попытаться достигнуть мыса Флора на Земле Франца-Иосифа, где для Андрэ был оставлен склад провианта. Можно было также сделать попытку идти к Северо-Восточной Земле, одному из крупнейших островов Шпицбергенского архипелага. Несколько дней прошло в подготовке к походу, и наконец 22 июля экспедиция пустилась в путь по направлению к мысу Флора. Снаряжена она была хорошо. У путешественников было трое саней, брезентовая лодка, спальный мешок, патроны и ружья и провиант на шесть месяцев. Ни Андрэ, ни его спутники не сомневались в том, что они сделают поход благополучно. Однако за первые четыре дня пути было пройдено всего лишь два-три километра! Льды находились в постоянном движении. Ничего нельзя было решать наперед, не было ничего верного, ничего определенного. Шаг вперед, два назад или в сторону. И при этом льды изборозжены предательскими трещинами. Всюду нагромождены бесконечные торосы.

В ночь на четвертое августа Андрэ убедился в невозможности продолжать путь на Землю Франца-Иосифа. Поэтому было решено начать новый поход на Семь островов в надежде дойти туда в шесть, семь недель. Но и этот расчет не оправдался. Путешественников все время сносило к югу с небольшим отклонением на восток, и наконец 17 сентября они увидели в первый раз после 11 июля землю. Это был Белый остров. Но понадобилось еще почти три недели, чтобы выйти на холодный безлюдный берег этого острова, где все три отважных исследователя нашли свою могилу.

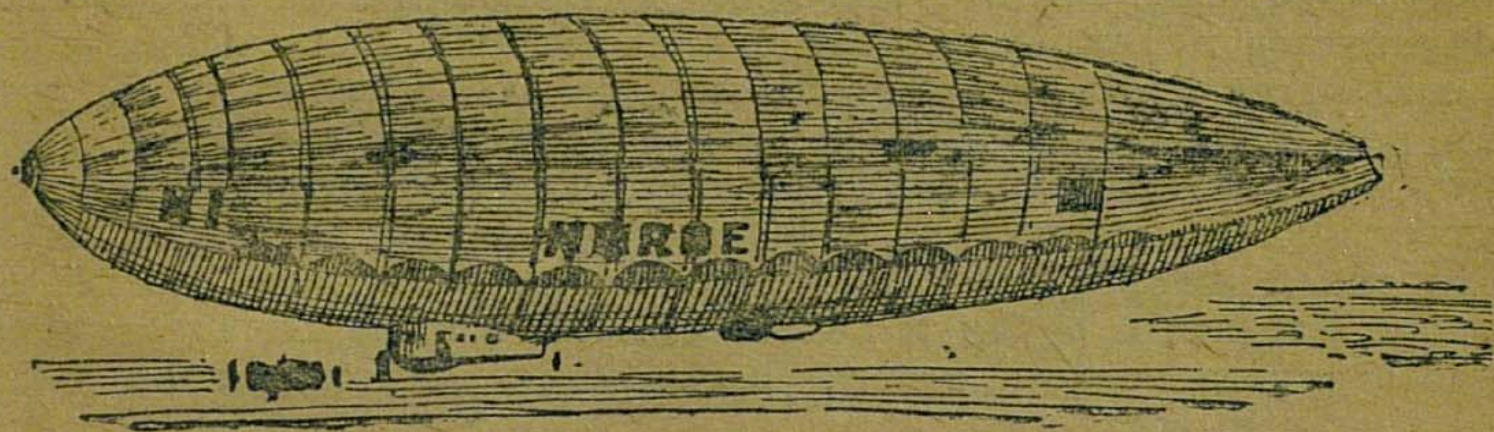
Их „ледяной поход“ во всем походил на десятки других таких же, совершенных в полярных областях. Так блуждал по льдам Парри, так мучился и страдал несчастный Де Лонг, так брел штурман Альбанов, так шли Мальмгрен, Цаппи и Мариано, которые через 31 год после Андрэ прошли через те же страдания и лишения: бесконечные льды, непроходимые скопления торосов, внезапно разверзающиеся трещины, талая вода, мятели, холод, полуголодное состояние и полная неуверенность в завтрашнем дне при невыносимо мучительной и изнурительной работе. В конце сентября путешественники, видя свое полное бессилие в борьбе со льдами, выстроили снежную



хижину и собирались в ней зимовать. Начиная с десятых чисел сентября их упорно сносило течением к юго-юго-востоку и они надеялись выйти вместе со льдами к какому-нибудь из островов к востоку от Шпицбергена.

В ночь на 2 октября льдина под хижинной треснула и экспедиции пришлось спасаться на берег Белого острова. К сожалению нет никаких документальных данных, чтобы рассказать, как происходило переселение путешественников на берег и что случилось за время с 7 октября по 17 того же месяца, когда Стриндберг сделал на полях записной книжки последние заметки. Нет никаких материалов и для того, чтобы установить непосредственные причины гибели экспедиции.

Вероятно, Андрэ и Френкель пытались покинуть берега Белого острова и пройти на запад по уже скованному сильными морозами льду между отдельными островами архипелага. Во всяком случае они не нуждались ни в продовольствии ни



Дирижабль Амундсена.

в топливе и очевидно прилегли, усталые, на несколько минут. Стриндберг умер раньше, потому что его труп был найден в могиле.

Останки Андрэ и Стриндберга были найдены 6 августа прошлого года командой норвежского судна „Братвог“. При исследовании вещей в Норвегии среди множества различных вещей и частей одежды были найдены дневники. Третий труп—Френкеля—был найден месяц спустя участниками экспедиции, организованной двумя крупнейшими скандинавскими газетами. Та же экспедиция обнаружила остатки лагеря Андрэ и множество разных предметов.

Так закончилась трагическая история первых смельчаков, дерзнувших подняться над холодным беспредельным пространством полярных льдов.

До прошлогодней находки о судьбе Андрэ можно было судить только по нескольким кратким сообщениям, сброшен-



ным с шара в буйках, да по одному письму, посланному с почтовым голубем.

## **XXI. Транспор- лярный пере- лет Амундсена в 1926 г.**

Амундсен блестяще провел свою воздушную экспедицию 1926 года на дирижабле „Норвегия“, перелетев от Шпицбергена до Теллера на Аляске. „Норвегия“ — полужесткий воздушный корабль — была построена в Италии по чертежам конструктора Нобиле, позднее приобретшего известность своей несчастной экспедицией 1928 года на „Италии“. Оттуда „Норвегия“ пролетела над Францией к Пулхэму, английской воздушной базе, направилась далее к столице Норвегии, Осло, и затем прилетела в СССР, в Гатчину, где ожидала свыше двух недель окончания работ на Шпицбергене. 7 мая „Норвегия“ прилетела на свою базу на Шпицбергене, а 11 мая отправилась в далекий путь к берегам Аляски. Полюс был оставлен позади в ночь на 12 мая 1926 года. Сутки спустя погода ухудшилась, и „Норвегии“ с большим трудом удалось спуститься в Теллере южнее залива Коцебу. Весь полет занял промежуток времени с 8 ч. 55 м. утра 11 мая до 8 ч. утра 14 мая. Конечно за 72 часа полета трудно было собрать много научного материала, тем более, что участники экспедиции очень утомились и измучились, проводя трое суток на ногах, почти без сна и издегав до-нельзя свои нервы в те часы, когда корабль боролся с бурей и непогодой. Но все же самая возможность такого полета ставит экспедицию Амундсена на недосягаемую высоту!

За три дня до отлета „Норвегии“ американец Бэрд опередил Амундсена и побывал на полюсе, совершив полет туда и обратно из Кингс-Бэя на Шпицбергене в шестнадцать часов. Но в научном отношении этот полет не имел никакого значения. Еще за год перед тем Амундсен доказал возможность достижения полюса на аэроплане. Нужны были лишь лучшее техническое оборудование и более благоприятные метеорологические условия, чтобы такой полет осуществился. Бэрд совершил его без посадки, на трехмоторном гидроаэроплане Фоккера „Джозефина Форд“. Два года спустя, 15 апреля 1928 г., американец Губерт Уилкинс перелетел с пилотом норвежцем Эйельсоном, ныне погибшим, от мыса Барроу до берегов Шпицбергена в 20 ч. 20 м. В 40 км от Шпицбергена аэроплан их „Вега“ вынужден был спуститься на маленький островок, где летчикам пришлось в течение 5 суток пережидать бурю. В настоящее время Уилкинс разрабатывает план экспедиции к полюсу на подводной лодке. Эта экспедиция будет происходить одновременно с большой международной воздушной экспедицией



к полюсу на цеппелине L 127 в июле этого года и намеревается поддерживать постоянную связь с нею по радио.

В том же году, когда Уилкинс и Эйельсон совершили свой трансполярный перелет, была и знаменитая экспедиция Нобиле к Северному полюсу и на Северную Землю на дирижабле „Италия“. Этот полет закончился крайне трагически, и на помощь Нобиле и его спутникам было отправлено разными государствами множество спасательных экспедиций. Повторилась история Франклина. Только на этот раз темпы развития действия отвечали стремительности XX столетия, так как все закончилось в течение одного лета. Погибло меньше людей, чем во времена Франклина, но среди погибших оказался сам Амундсен, ветеран обоих полюсов, и ряд его спутников по прежним полетам и по плаванию „Мод“. В спасении Нобиле и в розысках его спутников участвовало 14 судов различных наций, три советских ледокола, двадцать два аэроплана различных систем и целая флотилия мелких рыбацких и промысловых судов. В отличие от спасательных экспедиций эпохи Франклина, все средства были брошены сразу и в один более или менее определенный пункт, что и дало положительный эффект в самое короткое время.

Нам остается лишь сказать, что новые методы полярных исследований только начинают входить в жизнь и мы несомненно будем еще свидетелями изумительных, непостижимых воздушных экспедиций, которые не оставят ни единого неисследованного уголка ни на северном, ни на южном полушариях нашей планеты. Правда, природа продолжает ревниво охранять свои тайны, и даже Бэрду не удалось нанести ей решительного удара в южном полушарии, где были умело скомбинированы и сосредоточены все средства, все достижения современной техники полярных путешествий вообще и авиации в частности. Но Международное общество изучения Арктики при помощи воздушных аппаратов только еще начинает свою работу. Нет никаких сомнений, что работа эта в самом скором времени даст блестящие результаты и послужит пополнению современного знания не только в области чисто географических исследований, но и в области самых разнообразных научных вопросов и дисциплин.

## XXII. Исследование Антарктики.

Мы умышленно уделили столько места истории путешествий в северных полярных и приполярных областях и оставили почти без упоминания экспедиции в южное полушарие. Наша работа построена под углом рассмотрения в первую очередь русских и затем советских полярных экспедиций.



и так как все наши интересы тяготели и тяготеют к северному полушарию, то вполне естественно, что оно и заняло главным образом наше внимание. Мы не ставили себе задачей изложить историю всех без исключения полярных экспедиций, не задавались и целью исчерпать всю эту необъятную тему до конца. Такая задача не под силу никому при том ограниченном месте, которым мы располагаем. Поневоле пришлось пропустить историю некоторых путешествий, умолчать о многих менее известных и не давших особенных результатов, оставить без рассмотрения часть экспедиций новейшего времени, — отчасти они были уже подробно освещены в другом месте, отчасти их результаты еще не опубликованы, — и оставить историю исследования Антарктики под конец, уделив ей при этом самое ограниченное место.

В начале нашей книжки мы упоминали, что первая антарктическая земля, Южная Георгия, была открыта в еще 1501 г. Америго Веспуччи. Это открытие прошло незамеченным, и через 174 года Ю. Георгию снова открывает в 1675 г. Антонио де ля Роше. Однако и на этот раз сообщение Де ля Роше не пробудило ни в ком никакого интереса. Мы рассказывали уже в своем месте, чем объяснялось такое равнодушие к южным приполярным областям. Спустя 65 лет француз Бувэ открывает группу островов, названную потом его именем, а ныне перешедшую к Норвегии. Стремления к захвату заморских колоний так велики у капиталистического мира, что даже маленькая Норвегия не устояла перед соблазном. Правда, пустынный о. Бувэ сам по себе представляет очень небольшую ценность, и Норвегия воспользовалась им как базой для своей китоловной флотилии. Такая база ей была нужна уже давно, потому что в Южном Ледовитом океане промысляет китов масса норвежских судов, от простого китобоя до организованной по последнему слову техники пловучей салотопки. Эти промышленники снабжают перwokлассным сырьем все фабрики маргарина по всему миру.

Затем в южных водах совершали плаванья Дюфрен и Кергулэн, но лишь Кук положил начало серьезному изучению Антарктики. Во время своего второго кругосветного плаванья в 1772—75 гг. он доходил до  $71^{\circ} 10'$  ю. ш. и доказал, что вокруг Южного полюса не существует большого материка. Все значительные земельные пространства должны целиком лежать в пределах южного полярного круга. По возвращении в Англию Кук сообщил о встреченных им трудностях, и это мало способствовало организации экспедиций в южные полярные воды. Начало XIX столетия явилось эпохой нового расцвета северных полярных экспедиций, что надолго привлекло все интересы к северному полушарию. К тому же северные приполярные об-



Ласти были богаты китами и морским зверем, а мы знаем, что часто, очень часто не научное исследование, но экономические интересы — возможность практического использования полярных и приполярных областей — гнали путешественников в опасные экспедиции. Лишь с уменьшением количества китов и морского зверя в северных водах начались плаванья на юг. В 1819 году английский китолов, капитан Смит, был занесен на Новые Южно-Шетландские острова, с какового времени и можно считать начало открытия настоящей Антарктики. В том же году русская кругосветная экспедиция Ф. Ф. Беллинсгаузена на судне „Надежда“ трижды пересекла южный полярный круг, доходила до  $69^{\circ}$  ю. ш. и открыла остров Петра I и Берег Александра I. Беллинсгаузен совершил кругосветное плавание в самых южных широтах, позднее повторенное „Фрамом“ во время экспедиции Амундсена 1910—12 гг., и установил возможность плаванья в море Росса. Несколько позже Джеймс Фидель прошел на промысловом судне до  $74^{\circ}$  ю. ш., а вслед за ним Джон Биско совершил кругосветное плавание в южных приполярных водах. Затем наступает период расцвета в исследовании Антарктики, повторившийся потом через шестьдесят лет. В 1838—43 гг. в Антарктику отправляются три экспедиции: первая — американская, из пяти судов под начальством Чарльза Уилькса, вторая — французская, из двух корветов под командой знаменитого Дюмон-Дюрвиля, и третья — английская, в составе „Террора“ и „Эребуса“, погибших потом у острова Бичи во время несчастной экспедиции Франклина. Английской экспедицией командовал Джеймс Росс, блестяще прошедший свое плавание и открывший Землю Виктории и огромный залив, называемый в ма-



У кратера вулкана Эребус.



терик и названный позднее морем Росса. Кроме того Росс открыл отвесную ледяную стену, поднимавшуюся на 50 метров в высоту и тянувшуюся в обе стороны на огромное расстояние. В этой стене, называемой теперь „ледяным барьером“, Росс не нашел прохода и потому не мог продвинуться дальше на юг (морем) и отыскать местонахождение Южного магнитного полюса подобно тому, как в 1831 году им был открыт Северный магнитный полюс. Наибольшая достигнутая им южная широта была  $78^{\circ} 11'$  при склонении магнитной стрелки на  $89^{\circ}$ . На основании экспедиции Росса и его предшественников удалось установить, что южный материк лежит между Южной Америкой, Африкой и Австралией и покрыт мощным пластом льда. Оставалось теперь установить, соединяются ли между собой отдельные части этого материка. Но решение этой задачи было отложено на многие десятилетия, главным образом потому, что все внимание исследователей было отвлечено к северному полушарию, где многочисленные экспедиции разыскивали Франклина. Лишь со времени плаванья норвежца Ларсена на судне „Язон“ начинают снова интересоваться Антарктикой и в 1893/94 гг. открывают там Землю короля Оскара. Роль, сыгранная Парри в северном полушарии, достается в южном молодому норвежцу Карстену Боркгревинку, который первый высадился на южный полярный материк и произвел здесь ряд научных исследований. В 1898 г. Боркгревинк добровольно, как когда-то Парри, остался на зимовку у мыса Адер, на первую зимовку, проведенную на южном материке. Во время санных экспедиций он точно установил местонахождение Южного магнитного полюса. С 1895 г. на Лондонском географическом конгрессе было решено поделить Антарктику на секторы и вести ее исследование систематически. За короткий промежуток времени на юг уходят пять экспедиций для изучения Земли Виктории и Земли Ведделя (Англия и Шотландия), Земли Эндерби (Германия) и Западной Антарктики (Швеция). В 1897/98 гг. в этих водах работает бельгийская экспедиция Адриена де Герлаха на „Бельгике“, где участвовали также Амундсен и доктор Кук. В это же примерно время на Земле Грехэма зимует французская экспедиция Шарко. Английская, шведская и немецкая экспедиции приступили к своим работам в начале 1902 года. Наибольшие результаты дала английская экспедиция на „Дисковери“ под начальством Скотта, который провел две зимы на Земле Виктории, доходил до  $82^{\circ} 17'$  ю. ш. и совершил во время зимовок 17 санных поездок, приведших к очень важным открытиям. В июле 1907 года из Англии отправляется в южные полярные воды новая экспедиция под начальством Эрчеста Шекльтона. Путешественники высадились



на Земле королевы Виктории после неудачной попытки высадиться на Земле короля Эдуарда и совершили длительную санную поездку в глубь ледяных пустынь, поднявшись на плоскогорье, лежащее на 2200 метров над уровнем моря, где было подтверждено местонахождение Южного магнитного полюса.

Сам Шекльтон в страшный мороз, испытывая ужаснейшие лишения, дошел 9 января 1909 года до  $88^{\circ}23'$  ю. ш., т. е. был всего в 178 километрах расстояния от Южного полюса. Но от дальнейшего пути пришлось отказаться. Новая попытка дойти до полюса была сделана в 1910—12 гг. Робертом Скоттом, но его опередил Руал Амундсен, водрузивший 14 декабря 1911 г. норвежский флаг на крайней южной точке земного шара. Спустя месяц, 17 января 1912 года, до полюса дошел и Скотт, погибший на обратном пути с четырьмя своими спутниками в 19 километрах от склада провианта и топлива. Через восемь месяцев трупы троих погибших, в том числе самого Скотта, были найдены другими участниками экспедиции, причем в маленькой сумке, лежавшей под рукой Скотта, оказались его ценные дневники и записи. В 1914 году Шекльтон снова отправился в Антарктику, но потерял свое судно во льдах, не дойдя еще до земли. С большими трудностями участникам экспедиции удалось спастись на Южные Шетландские острова. Неудача не остановила Шекльтона, и он снарядил новую экспедицию, но умер по дороге от разрыва сердца. В 1929/30 гг. в Антарктике работала экспедиция Бэрда, известного по своему полету к полюсу и перелету через Атлантический океан, снаряженная и оборудованная по последнему слову техники и науки. Достаточно сказать, что в базе Бэрда был построен целый городок, ангар для аэропланов, электрическая станция и конечно радиостанция, при помощи которой участники экспедиции ежедневно сносились с внешним миром. Мы еще не знаем всех подробностей о работах Бэрда, но во всяком случае известно, что он побывал на Южном полюсе и что великолепное оборудование экспедиции все-таки не спасло ее от тяжелых невзгод и лишений.

Вслед за Бэрдом в воды Южного Ледовитого океана направился другой, не менее знаменитый полярный летчик, норвежец Рисер-Ларсен, участник полетов Амундсена. Как известно, только благодаря изумительному пилотажу Рисер-Ларсена смелым исследователям удалось спастись, когда они поднимались с поверхности льдов на аппарате Дорнье-Валь „N 25“. Тот же Рисер-Ларсен оказался выдающимся аэронавигатором, приведя дирижабль Амундсена „Норвегию“ к месту благополучной посадки в Теллере.



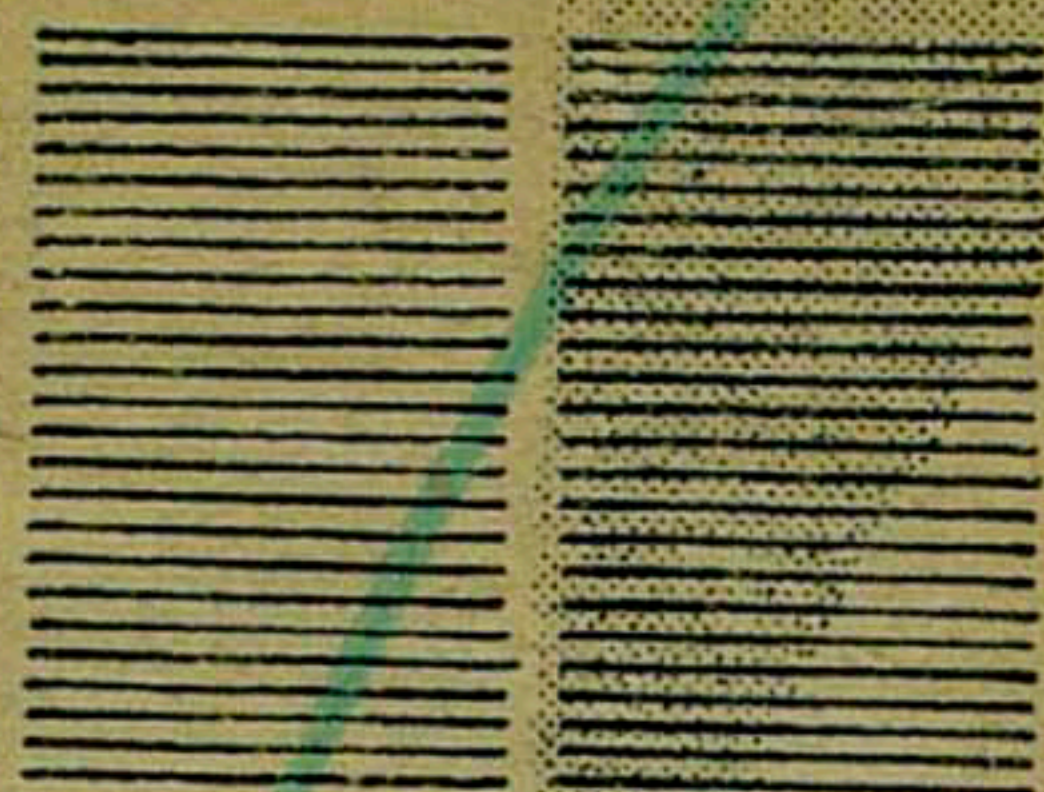
Антарктическая экспедиция Рисер Ларсена, начавшаяся в конце 1929 г. в Южной Георгии, закончилась уже весной 1930 г. Другими словами, Рисер-Ларсен провел в Антарктике один летний сезон (нашу зиму). За это время он совершил продолжительных полета над южными полярными областями, сделал две крупных воздушных разведки, заснял и полсжив карту три новых земли: королевы Мод, принцессы Марты и принцессы Рагнхильд.

**Заключение.** Наша тема так велика и всеобъемлюща, что ее не исчерпать в тесных пределах этой книжки. Многие путешествия последнего времени заслуживают отдельного описания и многие работы, посвященные им, уже вышли в свет и имеются на русском языке. Наши советские экспедиции 1929—1930 гг. еще не могут быть подробно описаны за отсутствием достаточного материала, газетные же сведения о них не дают возможности составить себе полное представление об объеме произведенных работ и их ценности. Мы знаем, что в предлагаемой вниманию читателя нашей книжке есть много пробелов, промахов и, может быть, даже досадных ошибок, и потому не хотим преумножать их, доверившись еще сырому материалу. Но сознание нужности и своевременности такой, хотя бы и очень неполной, истории географических исследований полярных областей, главным образом нашего полушария, позволяет нам выразить надежду, что читатель найдет в нашей книжке много нового для себя и что она пробудит в нашей молодежи как интерес к такой литературе, так и стремление к дальнейшим исследованиям, для которых непочатый край в СССР.

---



ЦЕНА 40 к.



# **Н А У К В П Л А К А Т А Х**

● **12 многокрасочных таблиц**

---

(Задача научного плаката — представить в яр-  
красочных образах и кратких формул  
основные положения современной науки)

---

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА НА ЖУРНАЛ**  
**„ВЕСТНИК ЗНАНИЯ“** с приложением  
12 таблиц „НАУКА В ПЛАКАТАХ“ . . . 10

---

**ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ ВО ВСЕХ ПОЧТОВЫХ**  
**ТЕЛЕГРАФНЫХ КОНТОРАХ ПО ВСЕМУ СОВЕТскому СОЮЗУ**

---

**ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО**  
**ЛЕНИНГРАД, ЧЕРНЫШЕВ ПЕР., 1**