

Ф. П. Врангель

Замечания о езде на собаках

Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю совершенное в 1820, 1821, 1822, 1823, и 1824 г.г. экспедицией под начальством флота лейтенанта Ф. П. Врангеля

Под общей редакцией Контр-адмирала Е. Шведе

Издательство Главсевморпути, 1948

[OCR Бычков М. Н.](#)

Большая разница употреблять собак в междудворной езде на небольших расстояниях -- и ездить на них по бездорожице, по торосам и в уброд во время зимних холодов и весеннего тепла, на больших расстояниях, в продолжение целого месяца и более.

В сем случае весьма многое зависит от умения присматривать за собаками, и нестарательный или неопытный возчик подвергнет себя величайшей опасности в местах, на многие сотни верст от жительства отдаленных. Желая приобретенную нами в сем деле опытность сделать полезною для будущих предприятий по Ледовитому морю, я намерен заметить здесь о том, что должно наблюдать при езде на собаках на продолжительное время и на большие расстояния.

<center></center>

НАРТЫ

В проездах наших по морю употребляли мы нарты; размерения были следующие: длина полозьев - 10 четвертей, ширина *вязкоев* -- 3 четверти, высота *копыльев*, *от вязков* до полоза, -- 1 четверть 2 вершка, а до варденя -- 2 четверти. Преимущественнее перед другим лесом употреблять должно на нартенные поделки березовый, а особенно на полозья, которые чем менее сучковаты, тем крепче; *баран* должен быть из тальникового дерева. Дабы придать более твердости волокнам дерева полозьев и, увеличивая плавность по снегу, предохранить полозья от чоркания, опускают их сперва в кипяток, а потом, на месяц или более, кладут в речную воду, под лед, отчего дерево набирается влажностью и, вынутое из воды на холод, получает большую твердость и гладкость. Зимой, при морозах свыше 25° по реомюрову термометру, нарта катится приметно тяжелее, нежели при высшем стоянии термометра, и когда мороз более 32°, то можно слышать трение дерева о снег.

Весною, с 1 марта, начинает *катиться один полоз*, как говорят здешние жители; а с половины марта *покатится и другой*. Тогда, для большей легкости в езде, обливают нижнюю сторону полозьев водою, которая в виде ледяного слоя, около 6 линий толщиной, примерзает столь крепко к сырому полозу, что не отваливается от него даже в целый день езды, если дорога без торосов; но чем становится теплее, тем скорее отпадает сей ледяной слой, составляемый обливанием полоза, что называется *войдать* нарты. Исключая доставление нарте большей плавности, войда представляет еще ту пользу, что сохраняет сырость нижней стороны полоза (которая без того скоро высохла бы или обветрела) и предохраняет ее от чоркания.

В весеннее время, когда войда держится, можно нагрузить на нарту до 35 пудов; но при зимних холодах и 10 пудов составляют нелегкий груз. Вся нарта скрепляется ремнями, отчего составные части ее имеют малое движение, которое, делая нарту некоторым образом эластическою, сохраняет в целости на самой дурной дороге. Лучшие ремни сохатинные (лосинные); за ними почитают лучшими бычьи {Немногие в Северной Сибири умеют выделывать бычьи кожи на ремни, потому более употребляют лысовые ремни для вязанья нарт.} и лысовые (моржовые и сивучьи). Таких ремней потребно: на *потяг* -- 7 сажен (ручных), на *свары*, -- 12 сажен, на *темляг* -- 3 сажени, на *киновари* -- 8 сажен, на *жень*, на *кутоги* -- 13 сажен, на *подбрюшни* -- 3 сажени, на *пояски* -- 8 сажен, на *головишные* ремни -- 2 аршина, на *барашные отуги* -- 3 сажени, пришивку доски -- 1 1/2 сажени, на *повры* для нагруженной нарты -- 40