

Fridtjof NANSEN

JURNALUL EXPEDIȚIEI SPRE
POLUL NORD



Traducere din limba engleză de
Ioana Opaț

CELEI

CARE

A BOTEZAT NAVA

ȘI

A AVUT CURAJUL SĂ AȘTEPTE

Cuprins

I. Introducere	9
II. Pregătirile și echipamentul.....	47
III. Plecarea	67
IV. Rămas-bun Norvegiei.....	81
V. Călătoria pe Marea Kara	109
VI. Noaptea de iarnă.....	173
VII. Primăvara și vara anului 1894.....	318
VIII. A doua toamnă pe gheață	374

I

Introducere

Va veni o vreme când Oceanul va slăbi
chingile lumii, pământul nesfârșit se va deschide,
navigatorii vor descoperi noi țări, iar Thule
nu va mai fi cel mai îndepărtat dintre țărături.

Seneca

Încă de la începuturile lumii, regiunile polare încremenite au dormit nevăzute și neatinsse sub o mantie imaculată de gheață. Înfășurat în lințoliul său alb, puternicul uriaș își întindea măduarele de gheață până dincolo de țărăturile lumii, adâncit în vise lungi cât veacurile.

Erele treceau, tăcerea rămânea adâncă.

Apoi, în zorii istoriei, departe, în sud, spiritul treaz al omenirii și-a înălțat capul și a privit de-a lungul și de-a latul Pământului. La sud a întâlnit căldură, iar la miazănoapte – frig. Și-a închipuit că dincolo de hotarele neștiutului există două împărății îngemănate: cea a arșiței mistuitoare și cea a frigului ucigător.

Însă hotarele lumii neștiute au fost silite să se retragă pas cu pas din fața minții omenești, care tânjea tot mai mult după lumină și cunoaștere, până când s-au oprit la nord, în pragul marelui Templu de Gheață al Naturii, în zonele polare adâncite într-o tăcere nesfârșită.

Până atunci, niciun obstacol nu stătuse în calea mulțimilor, care înaintau încrezătoare. Dar acolo meterezele de gheață și lunga noapte de iarnă i-au oprit în loc. Una după alta, armiiile mărșăluiau spre miazănoapte, dar nu cunoșteau decât înfrângerea.

Noi valuri de exploratori erau mereu gata să calce peste leșurile predecesorilor. Nivlheim, tărâmul de legendă unde cei din seminția Rimtursen¹ își vedeau netulburați de zburdălniciile lor, rămânea înfășurat în ceață.

De ce am continuat acest atac asupra Nordului? Acolo, în întineric și în frig, se întinde tărâmul Helheim, în care domnește zeița morții. Acolo se afla Năstrand, țărâmul leșurilor. Mai departe, unde nicio ființă vie nu-și putea trage răsuflarea, armii după armii și-au croit drum. Pentru ce? Să-și aducă morții acasă, asemenea lui Hermod plecat în căutarea lui Baldur? Nu! Pur și simplu pentru a astâmpăra setea de cunoaștere a omului. De fapt, niciodată cunoașterea nu a adus cu sine mai multe lipsuri și suferințe. Însă spiritul omenesc nu-și va afla niciodată odihna până când fiecare locșor al acestor ținuturi nu va fi parcurs de om, până când fiecare enigmă nu-și va afla răspunsul.

Minut cu minut, puțin câte puțin, am înaintat cu mare greutate. Încet-încet, ziua aceea glorioasă se apropie; chiar și acum ne aflăm de-abia în zorii acelei zile. Întinericul încă acoperă întinderi uriașe în jurul Polului.

Înaintașii noștri, străvechii vikingi, au fost cei dintâi călători în ținuturile polare. S-a afirmat că expedițiile lor pe marea polară nu au nicio valoare pentru că nu au lăsat în urmă nicio dovadă palpabilă a trecerii lor pe acolo. Totuși, aceste afirmații sunt incorecte. Așa cum vânătorii de balene din ziua de azi reprezintă avanposturile noastre nordice, tot astfel strămoșii noștri vikingi, împreună cu Eric cel Roșu, Leif și alte căpetenii, au fost pionierii expedițiilor polare.

Să ținem cont de faptul că aceștia au fost primii navigatori ai oceanelor, dar și cei dintâi care s-au luptat cu gheața. Cu mult timp înainte ca alte națiuni de navigatori să se încumete să navigheze mai departe de linia țărâmului, strămoșii noștri au brăzdat mările în toate direcțiile, au descoperit Islanda și Groenlanda și le-au colonizat. Mai târziu au descoperit America și nu s-au dat

¹ Uriași de gheață.

în lături de la a traversa Oceanul Atlantic, din Groenlanda până în Norvegia. Probabil că au dus multe lupte cu gheața de-a lungul coastei Groenlandei, navigând în corăbiile lor, și multe vieți s-au stins.

Nu setea de aventură le-a dat ghes să întreprindă aceste expediții – cu toate că aceasta se numără printre trăsăturile importante de caracter ale poporului nostru –, ci mai degrabă nevoia de a descoperi noi țări pentru numeroasele ființe fără stare care nu își găseau locul în Norvegia. Mai mult decât atât, îi mâna un interes viu de a afla mai multe. Othar, care pe la 890 trăia în Anglia, la Curtea regelui Alfred, a pornit într-o călătorie de explorare geografică; așa cum el însuși afirma, se simțea „mânat de imboldul și de dorința de a afla, de a înțelege și de a demonstra cât de departe se întinde pământul la nord sau dacă există teritorii locuite la mieznoapte, dincolo de pustiu. Locuia în cea mai nordică zonă a Helgelandului, probabil la Bjarköi, și a ocolit Capul Nord îndreptându-se spre răsărit, până la Marea Albă.

Adam din Bremen povestește cum Harald Hårdråde, „încercatul rege al celor din Nord“, a întreprins o călătorie pe mare înspre nord și a „cercetat cu vasele sale întinderea oceanului de la mieznoapte, însă deasupra marginii dincolo de care lumea se prăbușește în abis se întindea întunericul, așa că abia a reușit să scape neînghițit de prăpastia de la capătul lumii“. Nimeni nu știe cât de departe a ajuns, dar merită oricum să fie recunoscut drept unul dintre primii navigatori mânați doar de setea de cunoaștere. Desigur, vikingii erau influențați de superstițiile vremii lor referitoare la regiunile polare. Își imaginau că acolo se află Ginnungagap, Nivlheim, Helheim și, mai târziu, Trollebotn; însă chiar și aceste idei mistice și poetice conțineau o arie atât de vastă de observații, încât putem spune că strămoșii noștri aveau concepții extraordinar de clare cu privire la adevărata natură a lucrurilor. Felul lor foarte rațional și corect de a observa poate fi cercetat câteva sute de ani mai târziu, în *Kongespeilet* (*Oglinda Regilor*), cea mai științifică lucrare a vechii noastre literaturi, în care s-a scris că „îndată ce ai străbătut cea mai mare parte a mării

sălbatică întâlnești atât de multă gheață, cum nicăieri în lume nu se mai află. O parte este atât de netedă, încât pare să se fi format de-a dreptul la suprafața mării; are o grosime între 2,5 și 3 metri și se întinde atât de departe, că ar fi nevoie de o călătorie de patru zile sau mai mult ca să ajungi la țărnul de dincolo. Dar această gheață se găsește mai mult la nord-est sau la nord, dincolo de hotarul țărnelui, decât la sud, sud-est sau vest. Această gheață este uimitoare. Uneori stă locului, așa cum ne-am așteptat, și are deschizături sau fiorduri mari; dar alteori se mișcă atât de iute și cu atâta putere, încât ajunge din urmă o corabie în ale cărei pânze suflă vântul; plutește contra vântului, dar la fel de bine poate pluti în aceeași direcție cu acesta.“

Sunt observații cu atât mai uimitoare cu cât ne gândim la concepțiile rudimentare care circulau prin lume la acea vreme privitoare la clima altor țări.

Măreția poporului nostru s-a risipit acum și abia după câteva secole exploratorii au pornit din nou pe mările din nord. Odinioară, alte națiuni, mai ales olandezii și englezii, s-au aflat în frunte. Observațiile raționale ale vikingilor au fost uitate. În schimb, omenirea și-a manifestat în mod repetat aplecarea spre cele mai năstrușnice idei; iar aceste idei și-au găsit ecoul în regiunile nordice. După ce s-a dovedit că frigul nu este mortal, s-au dezvoltat teorii aflate la cealaltă extremă. Concepții greșite au ieșit la iveală și s-au menținut până astăzi. S-a întâmplat așa de nenumărate ori pentru că oamenii evită tocmai cea mai firească explicație a fenomenelor; iar când nu reușesc să găsească o cale de mijloc, se grăbesc să adopte cele mai nebunești ipoteze. Numai așa a putut apărea și dăinui credința într-o mare polară deschisă. Deși au întâlnit gheață peste tot, oamenii pretindeau că sub aceasta trebuie să existe o mare polară deschisă. Astfel, ideea unei căi de acces lipsite de gheață, pe la nord-est și nord-vest, spre bogățiile Chinei sau ale Indiei – idee propusă pentru prima oară pe la sfârșitul secolului al XV-lea – a fost reiterată, ca mai apoi să fie respinsă repetat. Din moment ce gheața bloca regiunile sudice, calea de acces trebuia să existe departe, la nord; și, în

sfârșit, lumea a început să caute o cale de acces care să traverseze Polul însuși. Chiar dacă aceste teorii erau nebunești, s-au dovedit benefice pentru omenire, datorită lor ne-am îmbogățit foarte mult cunoștințele despre Pământ. Prin urmare, iată dovada că niciun efort depus în vederea cercetării nu este zadarnic, nici măcar când este dus la îndeplinire sub imperiul unor false presupuneri. Anglia le este datoare unor astfel de himere pentru faptul de a fi devenit una dintre cele mai puternice națiuni maritime ale lumii.

Omenirea a încercat pe multe căi și prin numeroase metode să pătrundă pe acest tărâm al morții. La început, încercările s-au făcut doar pe mare. Pe atunci corăbiile nu erau adaptate pentru a lupta cu gheața, iar oamenii șovăiau să se încumete până acolo. Navele din lemn de brad construite în clinuri și corăbiile din lemn de brad argintiu ale vechilor vikingi nu erau nici ele mai bine echipate în acest scop decât micile și stângacele caravele ale primilor exploratori polari olandezi și englezi. Încetul cu încetul, au învățat să-și adapteze corăbiile la condițiile polare și, cu îndrăzneală crescândă, le-au mânat printre temutele sloiuri.

Însă cu mult înainte de începerea expedițiilor polare, triburile polare primitive – atât acelea care locuiesc în tundra siberiană, cât și eschimoșii din America de Nord – descoperiseră o altă metodă, mult mai sigură, de a traversa aceste ținuturi, și anume sania trasă de câini. Această excelentă metodă de deplasare a fost încercată în expedițiile polare mai întâi în Siberia. Încă din secolele al XVII-lea și al XVIII-lea rușii întreprindeau călătoriile foarte lungi cu sania, cartografiind întreaga coastă a Siberiei, de la granița cu Europa și până la Strâmtoarea Bering. Nu călătoreau doar de-a lungul țărmului, ci traversau și ghețurile plutitoare până în Noile Insule Siberiene, ba chiar și mai la nord de acestea. Probabil că nicăieri în lume călătorii nu au trecut prin atâtea încercări și nu au dat dovadă de mai multă rezistență ca ei.

Și în America englezii au folosit destul de devreme saniile pentru a explora malurile Mării Arctice. Uneori foloseau toboganul ori sania indiană, alteori sania eschimoșilor. Sub îndrumarea competentă a lui M'Clintock, călătoriile cu sania au cunoscut cea

mai mare amploare de până atunci. În timp ce rușii călătoreau cu mulți câini și puțini oameni, englezii trimiteau în expediții mai mulți oameni, iar săniile lor erau trase tot timpul – sau în majoritatea timpului – de exploratorii înșiși. În cea mai energică dintre încercările de a ajunge la mari latitudini, adică marșul memorabil al lui Albert Markham, întreprins la nord de tabăra de iarnă a navei Alert, 33 de oameni au fost nevoiți să tragă săniile după ei, deși la bordul navei se aflau mulți câini. În timpul faimoasei sale expediții în căutarea lui Franklin, M'Clintock a folosit atât oameni, cât și câini.

În călătoria sa prin zonele înghețate ale Groenlandei, exploratorul american Parry a adoptat o metodă total diferită, folosind cât mai puțini oameni și câini cu puțință. Am înțeles cât de importanți sunt câinii în cadrul călătoriilor cu sania încă dinainte de a întreprinde propria mea expediție în Groenlanda, iar motivul pentru care nu i-am folosit atunci a fost că nu am putut face rost de exemplare potrivite.¹

Se poate menționa și o a treia metodă pusă în practică în regiunile polare, și anume folosirea conjugată a bărcilor și săniilor. Se spune că vikingii din saga și din *Kongespeilet* au încercat zile în șir să-și târască bărcile pe gheața care acoperea Marea Groenlandei ca să ajungă la țăr. Primul om din epoca modernă care a folosit această metodă a fost Parry, care în 1827, în memoria sa încercare de a ajunge la Pol, și-a abandonat nava și a călătorit mai departe, spre nord, pe sloiurile plutitoare cu ajutorul bărcilor instalate pe sănii. A reușit să ajungă la cea mai mare latitudine atinsă vreodată până atunci ($82^{\circ}45'$). Însă după aceea curentul l-a purtat spre sud mai repede decât a putut el să i se împotrivească și s-a văzut silit să se întoarcă.

În anii care au urmat, această metodă de călătorie nu a prea fost întrebuințată în expedițiile către Pol. Totuși, putem menționa faptul că și Markham a luat cu el bărci în călătoria sa cu sania. De nevoie, mulți expediționari au parcurs astfel mari distanțe pe

¹ *Prima traversare a Groenlandei*, vol. I, p. 30.

sloiurile plutitoare, întorcându-se acasă după ce și-au abandonat sau pierdut nava. Menționăm în special expediția austro-ungară cu vasul Tegethoff având ca destinație Ținutul Franz Josef, precum și ghinionista expediție americană pe vasul Jeannette.

Se pare că puțini s-au gândit să urmeze exemplul eschimoșilor, trăind asemenea lor și luând în călătorie caiace ușoare trase de câini în locul navelor grele. Oricum, nimeni nu a încercat așa ceva.

Metodele de a înainta au fost testate urmând patru rute: ruta Strâmtoarea Smith, ruta maritimă dintre Groenlanda și Spitzbergen, ruta Franz Josef, aflată pe uscat, și ruta prin Strâmtoarea Bering.

În ultima vreme, locul preferat pentru asaltul asupra Polului este Strâmtoarea Smith, probabil din cauză că exploratorii americani s-au grăbit să spună că pe acolo au zărit Marea Polară întinzându-se la nesfârșit către nord. Însă toate expedițiile au fost zădărnice de mase imense de gheață care pluteau spre sud și se îngălămbădeau pe lângă țărmuri. Cea mai importantă expediție care a utilizat această rută a fost aceea engleză condusă de Nares în 1875-1876, care a presupus mari cheltuieli. Markham, următorul de după Nares, a atins cea mai mare latitudine de până atunci, $83^{\circ}20'$, dar cu prețul unor enorme străduințe și pierderi. Iar Nares a fost de părere că imposibilitatea de a ajunge la Pol pe această rută a fost demonstrată o dată pentru totdeauna.

În timpul expediției Greely în aceeași regiune (din 1881 până în 1894), Lockwood a atins o latitudine și mai mare, $83^{\circ}24'$, cel mai nordic punct de pe glob în care a ajuns vreodată un om, în afară de expediția descrisă în acest volum.

S-au făcut câteva încercări de a dezvălui secretele imperiului de gheață folosindu-se ruta maritimă dintre Groenlanda și Spitzbergen. În 1607, Henry Hudson a încercat să ajungă la Pol navigând de-a lungul țărmului estic al Groenlandei, unde spera să găsească un bazin de apă deschisă și o cale de acces la Pacific. Cu toate acestea, a fost nevoit să se oprească la o latitudine nordică de 73° , într-un loc de lângă coastă, pe care l-a numit *Hold with Hope*. Expediția germană condusă de Koldewey (1869-1870), care a navigat pe aceleași ape, a ajuns cu ajutorul

săniilor până la 77° latitudine nordică. Din cauza cantităților enorme de gheață pe care curentul polar le duce spre sud de-a lungul acelei coaste, această rută se numără printre cele mai nefavorabile pentru o expediție polară. Ruta Spitzbergen este mai bună, iar Hudson a apucat-o pe acolo când înaintarea i-a fost blocată în apropierea Groenlandei. A ajuns la 80°23' latitudine nordică. Datorită curentului cald care curge de-a lungul țărmului vestic al Spitzbergenului, înspre nord, în aceste ape nu se întâlnește gheață și nu există rută mai bună decât aceasta când se pune problema de a atinge latitudini mari navigând în ape fără sloiuri. Încercarea pe care Edward Parry a făcut-o în 1827 și despre care am pomenit mai sus a fost efectuată pe la nord de Spitzbergen.

Mai departe, spre est, condițiile pe gheață sunt mai puțin favorabile și, prin urmare, puține expediții polare au apucat-o pe acolo. Obiectivul inițial al expediției austro-ungare conduse de Weyprecht și Payer (1872-1874) era găsierea Pasajului de Nord-Est. Însă, când au întâlnit gheață pentru prima oară, au fost împinși dincolo de Novaia Zemlia, spre nord, și au descoperit Ținutul Franz Josef, de unde Payer s-a străduit să înainteze spre nord cu ajutorul săniilor, atingând o latitudine nordică de 82°5' pe o insulă pe care a botezat-o Teritoriul Prințului Rudolf. La nord de această regiune i s-a părut că zărește o fâșie mare de pământ, care se întindea la aproximativ 83° latitudine nordică și pe care a botezat-o Ținutul Petermann. Ulterior, Ținutul Franz Josef a fost vizitat de două ori de călătorul englez Leigh Smith, în 1880 și în 1881-1882, și acolo s-a stabilit în prezent expediția engleză Jackson-Harmsworth.

Planul expediției daneze conduse de Hovgaard a fost să se îndrepte spre nord plecând de la Capul Celiuskin, de-a lungul țărmului unei fâșii de pământ despre care Hovgaard credea că se află la răsărit de Ținutul Franz Josef. Totuși, Hovgaard a rămas înțepenit între ghețuri, pe Marea Kara, și și-a petrecut iarna acolo, întorcându-se acasă în următorul an.

S-au întreprins puține încercări de a ajunge la Pol prin Strâmtoarea Bering. Prima a fost cea a lui Cook, în 1776. Cea din urmă a fost expediția cu nava Jeannette (1879-1881), sub conducerea lui De Long, un locotenent din Marina americană. Expediționarii polari nu au fost niciodată atât de neajutorați, împotmolindu-se între ghețuri la latitudini relativ mici. Cu toate acestea, expediția lui De Long a influențat-o semnificativ pe a mea. După cum scrie însuși De Long într-o scrisoare către James Gordon Bennett, care i-a sponsorizat expediția, credea că poate alege între trei rute: Strâmtoarea Smith, țărmul răsăritean al Groenlandei sau Strâmtoarea Bering. În ultima rută avea cea mai mare încredere și, în cele din urmă, pe aceasta a și ales-o. Principalul motiv care s-a aflat în spatele acestei alegeri a fost credința lui în existența unui curent japonez care s-ar fi îndreptat spre nord, prin Strâmtoarea Bering, și mai departe, de-a lungul coastei răsăritene a Teritoriului Wrangel, despre care se credea că s-ar întinde departe spre nord. Se susținea cu tărie că apele calde ale acestui curent vor deschide o cale de acces de-a lungul acelei coaste, poate chiar până la Pol. Experiențele vânătorilor de balene au demonstrat că, ori de câte ori navele lor rămâneau înțepenite în ghețurile de acolo, acestea pluteau spre nord. Prin urmare, s-a tras concluzia că de cele mai multe ori curentul se îndreaptă spre nord. De Long spunea că „acest lucru îi va ajuta pe exploratori să ajungă la latitudini mari, dar în același timp le va îngreuna întoarcerea acasă“. Avea să simtă pe pielea lui adevărul amar al acestor cuvinte.

Nava Jeannette a rămas înțepenită în gheață în 6 septembrie 1879, la o latitudine nordică de $71^{\circ}35'$ și longitudine estică de $175^{\circ}6'$, la sud-est de Teritoriul Wrangel – care s-a dovedit a fi o insulă mică –, și a plutit odată cu gheața spre vest-nord-vest vreme de doi ani. La 12 iunie 1881 s-a scufundat la nord de Noile Insule Siberiene, latitudine nordică $77^{\circ}15'$, longitudine estică $154^{\circ}59'$.

Prin urmare, gheața a zădărnicit peste tot înaintarea omenirii spre nord. Doar în două cazuri navele împresurate de ghețuri au

plutit spre nord – este vorba despre Tegethoff și Jeannette –, în timp ce restul au fost abătute din drum din cauza marilor cantități de gheață care pluteau spre sud.

Citind istoria explorărilor polare, m-am gândit de la început că va fi extrem de dificil să smulgem secretele acestor tărâmurii de gheață necunoscute cu ajutorul rutelor și metodelor deja folosite. Dar care anume era ruta potrivită?

În toamna lui 1884 am citit din întâmplare un articol al profesorului Mohn, publicat în ziarul norvegian *Morgenblad*, în care autorul afirma că diverse obiecte care trebuie să fi provenit de pe nava Jeannette fuseseră găsite pe țărmul sudic al Groenlandei. Mohn presupunea că obiectele plutiseră pe o banchiză care traversase Marea Polară. Imediat mi-a trecut prin minte ideea că pe acolo se află cea mai la îndemână rută. Dacă o banchiză poate traversa regiunea necunoscută, acest lucru ar putea fi folosit în beneficiul explorării. Așa s-a înfiripat planul meu. Cu toate acestea, au trecut câțiva ani până când, în februarie 1890, după ce m-am întors din expediția mea din Groenlanda, mi-am prezentat ideea într-un discurs susținut în fața Societății Geografice din Christiania. Întrucât acest discurs joacă un rol important în istoria expediției, voi reproduce principalele sale idei, așa cum au fost tipărite în numărul din martie 1891 al ziarului *Naturen*.

După ce am prezentat pe scurt diversele expediții polare din anii precedenți, am continuat:

„Așa cum am subliniat, rezultatele acestor numeroase încercări par în mare măsură descurajante. În aparență, acestea demonstrează destul de clar că este imposibil să navighăm până la Pol, indiferent de ruta adoptată, deoarece peste tot gheața a fost un obstacol de netrecut și a zădărnicit înaintarea exploratorilor în ținuturile neexplorate încă. O altă dificultate, la fel de mare, este transportarea bărcilor pe suprafața neregulată a sloiurilor plutitoare, care, în plus, se mișcă în mod constant sub influența curentului și a vântului. Gheața așterne obstacole atât de mari în calea aceluia care dorește să o traverseze, încât exploratorii

nu vor șovăi să susțină sus și tare că este imposibil să înaintezi în acest fel, mai ales că trebuie ținut cont și de echipamentul și proviziile necesare unei astfel de inițiative.“

Am mai spus că, dacă am avea posibilitatea să înaintăm pe uscat, este aproape sigur că aceasta ar fi ruta aleasă. În acest caz, „în decurs de o vară, niște norvegieni pe schiuri“ ar putea ajunge până la Pol. Însă avem toate motivele să ne îndoim de existența acestui uscat. Am adăugat că cel mai nordic punct al Groenlandei este țărmul vestic al acesteia și am continuat cu următoarele:

„Probabilitatea ca Ținutul Franz Josef să se întindă până la Pol este mică; din câte știm până acum, teritoriul este alcătuit dintr-un grup de insule separate între ele de ape adânci și pare puțin probabil să existe acolo vreo fâșie de uscat întinsă și continuă.

Unii cred, poate, că cercetarea ținuturilor din preajma Polului ar trebui amânată – dată fiind existența atâtor dificultăți – până când se vor descoperi noi mijloace de transport. Am auzit inclusiv ideea că într-o bună zi vom putea ajunge la Pol cu balonul și că este o pierdere de vreme să încercăm să mergem într-afacel înaintea de acel moment. Nu mai este nevoie să demonstrez că acest raționament nu este deloc rezonabil. Chiar dacă admitem că în viitorul îndepărtat sau apropiat se va materializa frecvent dezbatuta idee de a ajunge la Pol cu ajutorul unui dispozitiv cu aer, oricât de interesantă – în multe aspecte – ar fi această călătorie, ea nu ar produce nici pe departe rezultatele științifice care s-ar obține prin intermediul expedițiilor conduse prin metodele deja menționate. Informații științifice importante din toate domeniile de cercetare pot fi obținute doar prin observații stăruitoare efectuate de-a lungul unei șederi prelungite în aceste ținuturi, în timp ce observațiile făcute în urma unei călătorii cu balonul nu pot fi decât provizorii.

Prin urmare, trebuie să ne străduim să stabilim dacă nu cumva există alte rute, iar eu cred că există. Sunt convins că, dacă

suntem atenți la forțele naturale existente și ne străduim să acționăm împreună cu ele, nu împotriva lor, vom găsi cea mai sigură și ușoară metodă de a ajunge la Pol. Este inutil să navigăm împotriva curentului, așa cum s-a procedat în expedițiile precedente. Ar trebui să cercetăm dacă nu cumva există un curent cu ajutorul căruia să navigăm. În opinia mea, expediția navei Jeannette este singura care a pornit pe calea cea bună, deși probabil fără voia exploratorilor.

Jeannette a plutit pe ghețuri vreme de doi ani, de la Teritoriul Wrangel până la Noile Insule Siberiene. La trei ani după ce s-a scufundat la nord de aceste insule, mai multe obiecte care, judecând după numeroase indicii, proveneau de pe nava scufundată au fost găsite înghețate în sloiuri plutitoare în apropiere de Julianehaab, pe țărmul vestic al Groenlandei. Aceste obiecte au fost descoperite de eschimoși și mai apoi au ajuns în posesia domnului Lytzen, administrator colonial în Julianehaab. În 1885, acesta a publicat în *Revista geografică daneză* o listă a acestor obiecte:

1. O listă de provizii purtând semnătura lui De Long, căpitanul navei Jeannette.
2. O listă cu bărcile navei Jeannette.
3. O pereche de pantaloni din pânză gudronată, inscripționați «Louis Noros», numele unuia dintre membrii echipajului Jeannette, care a fost salvat.
4. Cozorocul unei șepci pe care, conform spuselor lui Lytzen, era scris «F.C. Lindemann». Numele unui membru al echipajului navei Jeannette, care a fost de asemenea salvat, era F.C. Nindemann. Se poate să fi fost o greșeală birocratică din partea lui Lytzen sau o greșeală de tipar în publicația daneză.

Când s-a aflat în America despre găsirea acestor obiecte, lumea a fost foarte sceptică, iar ziarele americane au exprimat îndoieli în privința autenticității lor. Oricum, este imposibil ca găsirea lor să fie o scorneală. Prin urmare, putem presupune că o banchiză care purta aceste obiecte a plutit dinspre locul în care s-a scufundat vasul până la Julianehaab.