



Отто Свердруп
Никита Анатольевич Кузнецов
Иосиф И. Тржемесский
Владислав Сергеевич Корякин
Под русским флагом

*Текст книги предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9520138
Под русским флагом: Paulsen; Москва; 2014
ISBN 978-5-98797-096-6*

Аннотация

Парусно-паровой барк «Эклипс» с норвежским экипажем был отправлен Российским правительством на поиски пропавших экспедиций Русанова, Брусилова и Седова. Результатом плавания стало спасение команд «Вайгача» и «Таймыра» – затертых льдами судов Гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана.

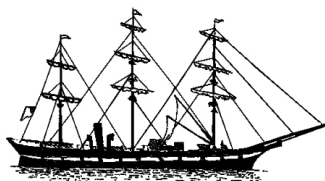
Автор книги, капитан «Эклипса», – легендарный путешественник Отто Свердруп. Живо, но обстоятельно описывает он быт экспедиции, с большим теплом отзывается о русских полярниках, восхищаясь их мужеством, дисциплинированностью, душевностью.

Воспоминания Сведрупа дополнены дневниками ходившего вместе с ним доктора И. И. Тржемесского, непосредственно представлявшего Морское министерство России в этой экспедиции.

Содержание

Полярный исследователь Отто Свердруп	5
Отто Свердруп	23
Глава 1	25
Глава 2	34
Глава 3	40
Конец ознакомительного фрагмента.	45

Владислав Корякин, Н.А. Кузнецов, Отто Свердруп, Иосиф Тржемесский Под русским флагом



*Отто Свердруп (1854–1930), норвежский полярный
капитан и исследователь. (Из фондов РГМАА)*

Полярный исследователь Отто Свердруп

На старой эмблеме Норвежского Полярного института, ведущей научной организации королевства Норвегия, были изображены три силуэта знаменитых полярников этой страны – Фритьофа Нансена, Руала Амундсена и Отто Свердрупа. Два первых благодаря публикациям их трудов широко известны в нашей стране как среди профессионалов-полярников, так и среди любителей полярной литературы. А вот Свердруп, к сожалению, менее известен. Благодаря своему сотрудничеству с Нансеном он оказался в своеобразной тени этого великого норвежца, несмотря на собственные значительные заслуги. Для нас особенно важна роль Свердрупа в работе с российскими полярниками: в настоящем издании Свердруп останавливается лишь на единственном эпизоде такого взаимодействия, но в действительности их было гораздо больше.



Отто Нойман Кнопф Свердруп (таково его полное имя) родился 31 октября 1855 года в округе Харштадт на севере страны и был вторым сыном в семье фермера Ульрика Свердрупа. С юности он привык к разнообразной работе, помогая отцу на ферме. В 17 лет начал, как и большинство его сверстников-норвежцев, жизнь моряка дальнего плавания и уже к 1875 году, двадцати лет отроду, стал обладателем капитанского диплома. В те же годы состоялись и его первые встречи с арктическими водами, однако настоящее знакомство с Арктикой произошло на ледяных просторах Гренландии.

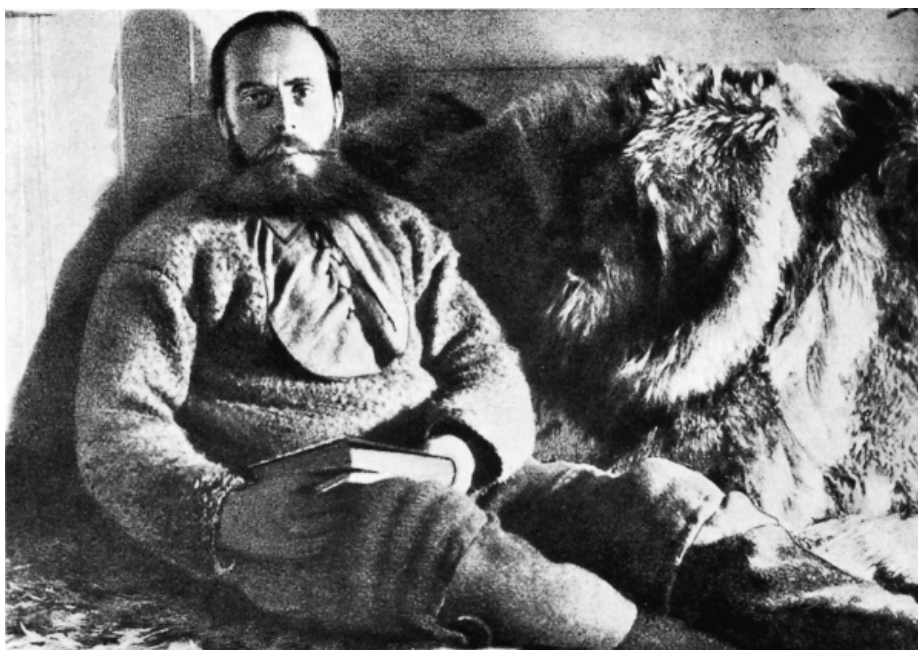
Первое пересечение ледникового покрова Гренландии (1888–1889)

Первоначальный план этой экспедиции Нансена его оппонентами был назван чистым безрассудством, что создало ее руководителю немало трудностей при подборе участников. Начинаящий гидробиолог Фритьоф Нансен в своей книге-отчете не объяснил, чем он руководствовался, но лишь констатировал: «Я выбрал Отто Свердрупа, 33 лет, бывшего ранее капитаном судна...». Этот выбор оказался более чем удачным.

Впервые правильность решения подтвердилась при высадке на побережье Гренландии. Эта операция, по описанию Нансена, началась 18 июля, когда шестеро участников будущего похода оставили свое судно и в шлюпках отправились на запад к ближайшему берегу. Из-за сложной ледовой обстановки южнее Сермилик-фиорда и неизвестных течений выбор места для начала намеченного маршрута затянулся. «Мы нашли большое пространство разреженного льда и пробирались через него как могли... Лед был настолько разрежен, что большей частью нам удавалось грести. Иногда приходилось прокладывать путь между льдинами шестью и топорами, перетаскивать лодки через небольшие льдины приходилось

только изредка... Над горами у фиорда Сермилик висели темные тучи... Лед становился все более тяжелым: часто приходилось залезать на ропаки, чтобы находить лучшую дорогу.

В самом начале пути на запад от нас находился большой айсберг... сильное течение сносило нас на запад... С востока было невозможно обойти эту гору, севшую на дно. Оставалось миновать его с запада с подветренной стороны, но тут мы попали в сильнейший водоворот, льдины неслись, наползая одна на другую и угрожали разбить попавшую между ними шлюпку. Свердрупу удалось вытащить свою на одну из льдин и тем спастись. Мы пробивались вперед к открытой воде..., что не всегда можно было сделать... Мы подошли к земле с западной стороны настолько близко, что я мог различить отдельные камни и неровности в горах».



Отто Свердруп в своей каюте на борту судна «Фрам»

Здесь злая полярная судьбина нагнала участников предстоящего похода: одна из шлюпок получила повреждение, требовавшее ремонта. Нансен особо отметил, что «Свердруп с Кристиансенем в качестве помощника сейчас же принялись ее ремонтировать и в сравнительно короткий срок привели в порядок, несмотря на недостаточные средства, которые были в их распоряжении. Но эта поврежденная шлюпка решила нашу судьбу. Пока мы с ней возились, лед снова сплотился, небо потемнело, полил дождь и закрыл все вокруг нас. Оставалось только разбить палатку и ждать».

А ждать пришлось долго, тщательно отслеживая меняющуюся ледовую обстановку и принимая на ее основе порой неожиданные решения, которым Нансен уделяет немало места, нередко со ссылками именно на Свердрупа. Он отмечает его опыт и решительность, а также неоднократно подчеркивает удивительные способности своего помощника – например, умение ориентироваться в тумане, используя природные звуки.

Ожидание затянулось вплоть до 29 июля. Протекало оно в условиях стремительного дрейфа к югу, достигавшего временами 60 километров в сутки; почти постоянно висевший туман мешал определить местоположение команды. Все это отражалось на состоянии людей, причем особенно трудно приходилось лопарям-саамам, приглашенным в экспеди-

цию в надежде использовать олени упряжки. Они были совсем непривычны к морским условиям.

Лишь 8 августа участники экспедиции оказались на 64° с. ш., у устья фиорда, отмеченного на современных картах как Кангердлугссуатсиак и смогли приступить к главной цели своего предприятия – пересечении ледникового щита Гренландии.

Свои выдающиеся качества Свердруп проявил, начиная с первых же рекогносцировок. «Мы со Свердрупом, – написал в своей книге Нансен позднее, – предприняли поход внутрь страны, чтобы осмотреться и исследовать дальнейший путь...»

Сам маршрут после проведенной рекогносцировки и необходимых сборов начался 15 августа. «Вначале, – отметил Нансен, – дело двигалось медленно; подъем от берега был так крут, а сани с грузом 120 килограммов так тяжелы, что нам приходилось за каждые сани браться вдвоем и притом перетаскивать их на короткие расстояния. Только через несколько дней, когда мы поднялись выше и подъем стал менее крутым, мы могли тащить сани в одиночку. Тогда мы их перегрузили. На четырех груз был около 100 килограммов, а на пятых, которые тянули Свердруп и я, приблизительно вдвое больше... Пройдя вперед километра четыре, мы поставили палатку на высоте 180 метров. Вечером 16 августа мы пошли дальше по такому же неровному льду... В полдень мы, наконец, остановились и раскинули палатку на небольшой площадке между двумя огромными трещинами. Погода стала совершенно невозможной... Непогода с ветром и проливным дождем держала нас в палатке трое суток от 17 до 20 августа».

К этому времени участники маршрута одолели всего 18 километров самого сложного пути и находились на высоте 870 метров вблизи нунатаков¹ Ринка и Хелланда, различимых на северо-востоке. Стоял легкий мороз в пределах – 5 °С, причем снежная поверхность представляла собой плотный наст, способствовавший продвижению. В пути люди обсуждали время, необходимое, чтобы добраться до намеченной цели; постепенно зародились сомнения в том, что до Кристианхоба получится добраться в намеченные сроки. Свое состояние один из участников маршрута, обычно молчаливый Кристиансен, оценил фразой: «Как это люди могут сами себе желать такого зла, принимаясь за такое дело!» Судя по барометру, 27 августа команда Нансена достигла высоты 1880 метров. Поскольку ветер задувал здесь с прежней силой, решено было поставить на сани паруса, одновременно скрепив их по двое наподобие катамарана. Правда, если бы экспедиция двигалась прямо на Кристианхоб, ветер дул бы как раз навстречу, но, как пишет Нансен, он уже «начал подумывать о других планах». Дело в том, что расстояние до Кристианхоба составляло почти 600 километров и в текущей ситуации был шанс не успеть достигнуть этой точки побережья к середине сентября, пропустив последнее судно в навигацию. В то же время до Готхоба, расположенного на западе, оставалось всего 470, и достижению его способствовал ветер. Точнее, направление последнего позволяло выйти к океану южнее, но Нансен, посоветовавшись со Свердрупом, решил построить лодку из брезентового пола палатки, лыж, саней и прочего имеющегося в наличии снаряжения, и дойти до Готхоба уже на ней.

«Вечером 29 августа ветер стих настолько, что мы сняли паруса, разъединили сани и принялись тянуть их прямо по направлению к Готхобу... Последовавшие за тем три недели мы вели невероятно утомительную и однообразную жизнь. День за днем тащились мы с санями изо всех сил и один день походил на другой. Все было плоско и бело как снежное море... Мы знали приблизительно, где находимся и знали, что еще долгое время нам нечего ожидать каких-либо перемен».

¹ Скалы, поднимающиеся над поверхностью ледника и обтекаемые им.

«11 сентября нам показалось, что мы уже на спуске: я измерил теодолитом наклон поверхности материкового льда и получил до трети градуса. Мы находились тогда на высоте около 2600 метров и уже миновали водораздел, который прошли 5 сентября. 12 сентября Дитриксон и Балто рассчитывали увидеть на западе коренные породы; мы считали, что нам остается до них 125 километров, тогда как в действительности до них оставалось около 190 километров».

По этим оценкам даже спустя двое суток до прибрежных скал оставалось около 60 километров, тогда как в реальности было 150 – невольно люди преувеличивали собственные достижения. 16 сентября человеческий глаз уже мог оценить появление долгожданного склона визуально, а когда к вечеру наружная температура повысилась до -18°C , поднялось и настроение людей, хотя до желанной цели оставалось еще целых 120 километров. Тем не менее появился еще один признак близости края ледникового покрова – трещины, в одну из которых 18 сентября едва не провалились сани, но в последний момент были удержаны Свердрупом. Уклон и попутный ветер временами сильно ускоряли продвижение – это было неплохо, но временами создавало свои проблемы. Так, 17 сентября на одном из крутых склонов дело едва не приобрело совсем опасный характер. Свердруп стоял на лыжах впереди связанной вместе пары саней, оснащенной парусом, чтобы управлять ею при помощи рулевого шеста, а Нансен и Кристиансен должны были двигаться сзади, уцепившись за мчащиеся сани. Однако вскоре после начала движения скорость начала расти, так что двое последних просто не смогли удержаться на ногах, а часть припасов с саней вывалилась на снег.

Позднее события 19 сентября Нансен вспоминал так: «Свердруп рассказывал, что он быстро катился вперед и считал, что все обстоит прекрасно: он думал, что мы с Кристиансеном оба сидим сзади за парусом. Промчавшись так довольно долгое время, он сказал: „Дело обстоит хорошо“. Но ответа не получил и немного времени спустя закричал еще громче: „Дело идет совсем хорошо!“ Но и теперь он не услышал в ответ ни слова. Проехав еще порядочное расстояние он опять поделился впечатлениями: „Право, дела идут отменно“, – тогда как сзади ответа так и не последовало. Свердруп повернул к ветру и остановился. Прошел назад, заглянул за парус, и лицо его вытянулось, когда он там никого не увидел. Взглянув на оставленный санями след, он за завесой метели обнаружил вдали темную точку – это был я, сидевший на жестянке с продуктами. Тогда он спустил парус и принялся поджидать отставших». Дальше рельеф снежно-ледяной поверхности становился все сложнее и вскоре появились уже открытые трещины. Вскоре раздался радостный голос лопаря Балто: «Земля впереди!»

Первое пересечение гигантского ледникового покрова Гренландии закончилось, оставалось добраться до Готхоба. План был таков: под руководством Свердрупа Нансен и еще один участник экспедиции, лопарь Балто, строят лодку, пока остальные переносят к берегу с ледника вещи. Затем Нансен и Свердруп вдвоем идут на лодке в Готхоб. В качестве материала для суденышка использовали толстые ветви растущей на берегу ивы, брезент и бамбуковые шесты. Размером лодка была 2,6 м в длину, меньше 1,42 м в ширину и имела осадку в 0,61 м, а корма ее получилось круто обрубленной, так что Нансен в шутку называет ее лодкой-половинкой. Разумеется, лодка отличалась также необычным силуэтом, но главное, соответствовала своему назначению. Используя попутный ветер, уже 3 октября Нансен и Свердруп встретились с удивленным немногочисленным населением Готхоба, оказавшим им помощь в доставке остальных участников экспедиции и их нехитрого багажа. Самой серьезной неудачей участников похода оказалось отсутствие судна, обрекавшего их на зимовку.

Всего за 50 суток первопроходцы одолели свыше 600 километров белого пятна на карте, подтвердив вывод А. Э. Норденшельда о наличии сплошного гигантского ледника на самом большом острове планеты, вместо лесных пространств тайги, как он первоначально

ожидал, сопоставляя природные условия Сибири и Канады на той же широте. Объяснение этого феномена оказалось более сложной задачей, для решения которой уже другим исследователям понадобилось более века. Однако своим походом Нансен и Свердруп обозначили границу той проблемы, которую пришлось решать другим.

Нансен и Свердруп на «Фраме» (1893–1896)

Десять лет спустя в той же исследовательской связке им пришлось действовать сходным образом в центре другого белого пятна посреди Северного Ледовитого океана. В дрейфе «Фрама» в 1893–1896 Нансену и Свердрупу, как и в первом пересечении Гренландии, также принадлежала ведущая роль. Сама экспедиция Нансена, включая его лыжный переход, многократно описана, и нет необходимости повторяться. Однако хочется подчеркнуть другое: в этой истории роль Свердрупа – капитана «Фрама» и открывателя – рядом с гигантом полярной науки Нансеном может показаться менее значительной, чем она того заслуживает. Что еще важнее, без навигатора Свердрупа с его морским и полярным опытом не был бы в полной мере реализован исследовательский талант самого Нансена. Что касается открытий Свердрупа, то они подтверждаются свидетельством самого Нансена от 18 августа 1893 года: «Земля тут же получила по имени открывателя название острова Свердрупа». Подобных открытий на пути к исходной точке дрейфа было сделано множество.

Не случайно Нансен подчеркнул, что «едва ли найдутся более надежные руки, которым я мог поручить „Фрам“». Вот какую инструкцию приготовил он Свердрупу перед оставлением судна накануне выхода в полюсный маршрут:

«С того дня, как я покину „Фрам“ к тебе перейдет, следовательно, во всей полноте власть, которой до этого был облачен я; все остальные должны беспрекословно подчиняться тебе или тому, кого ты назначишь начальником. Я считаю излишним давать тебе какие-то ни было указания относительно того, что следует предпринимать в тех или иных случаях, – я знаю, что ты сам сумеешь найти лучший выход из затруднительных положений. И считаю поэтому, что могу со спокойной совестью покинуть „Фрам“».

Эти строки дышат спокойствием и верой в своего помощника. Намечая некоторые возможности развития событий в самом общем виде, Нансен писал: «Если „Фрам“ будет отнесен дрейфом далеко к северу от Шпицбергена и попадет в течение у восточного берега Гренландии, то возможны различные случайности, о которых трудно что-либо сказать сейчас. Но если вы будете вынуждены покинуть „Фрам“ и добираться до берега... Кроме необходимого провианта, оружия и одежды и снаряжения, вы должны, оставляя „Фрам“, захватить с собою в первую очередь: все научные материалы, заметки, записи, наблюдения и все научные коллекции, которые окажутся не слишком тяжелыми... Возьмите также с собою фотографии – лучше всего негативы... Я оставляю несколько дневников и писем, которые я доверяю твоему особому попечению, и прошу передать их Еве, если я не вернусь домой или же если вы, вопреки ожиданиям, вернетесь домой раньше нас».

Характерны последние слова этой инструкции: «В заключение желаю тебе всякого успеха тебе и тем, за которых ты теперь несешь ответственность. До счастливой встречи в Норвегии – на борту этого корабля или на берегу. Преданный тебе Фритьоф Нансен». Кратко, емко и убедительно – практически ни одного лишнего слова и несомненно в высшей степени оправдано, как показали дальнейшие события.

Хотя «Фрам» уже доказал свою надежность, Свердрупу предстояло не только принять меры по сохранению судна в целостности и сохранности, но и быть готовым к самому неблагоприятному развитию событий: «Мы принялись за долгую и сложную работу по подготовке

санной экспедиции к югу – на тот случай, всем нам казавшийся маловероятным, если бы нам пришлось покинуть „Фрам“. Мы мастерили нарты и каяки, шили мешки для клади, отбирали и взвешивали продовольствие и другие необходимые в пути вещи и т. д. Эта работа заняла у нас много времени».

В целом усилия Свердрупа пошли по трем направлениям: первое – мероприятия на непредвиденный случай гибели судна, второе – сохранение судна в соответствии с планами и намерениями Нансена, третье – продолжение научных наблюдений.

По первому направлению было начато изготовление лыж из имевшегося подручного материала. Впоследствии онигодились лишь для прогулок в окрестностях дрейфующего судна. Позднее изготовили нарты и каяки, заложили аварийные склады на льду вблизи судна. «Всего у нас было десять нарт. Имелись и каяки, с которыми пришлось немало провозиться: пять парных каяков и один одиночный... Этот последний я сделал сам и весил он 16 килограмм», – написал позднее Свердруп. «Мы испытали каяки в полынье, они оказались прочными и воды не пропускали. Каяки и нарты мы подвесили на стойках и при необходимости их можно было использовать по назначению в тот же момент.

В конце октября был снова устроен склад на льду с запасом провианта на 6 месяцев и полным снаряжением, состоящим из нарт, каяков, лыж и прочего. Продовольствие мы разделили на пять отдельных частей, сложив ящики в каждой отдельно...»

В целом указанные мероприятия с высокой степенью вероятности обеспечивали выживание людей в случае гибели судна, что было несомненной заслугой Свердрупа.

Второе направление его деятельности заключалось в сохранении судна – в частности, от воздействия льда. «Фрам, как я уже говорил, – писал позднее Свердруп, – оказался с первой недели мая впаянным в крупную льдину, которая с каждым днем уменьшалась... Кромки ледяных полей при подвижках со страшной силой сталкивались, и от них отламывались большие куски». Кроме того, подвижки нередко выжимали судно вверх. «Величественно, бесшумно, плавно, поднимался вверх тяжелый корабль с быстротой и легкостью перышка – грандиозное и радостное зрелище. Еще через день лед снова развело и судно очутилось опять на воде и спокойно простояло до утра 21 августа, когда снова началось сильное сжатие».

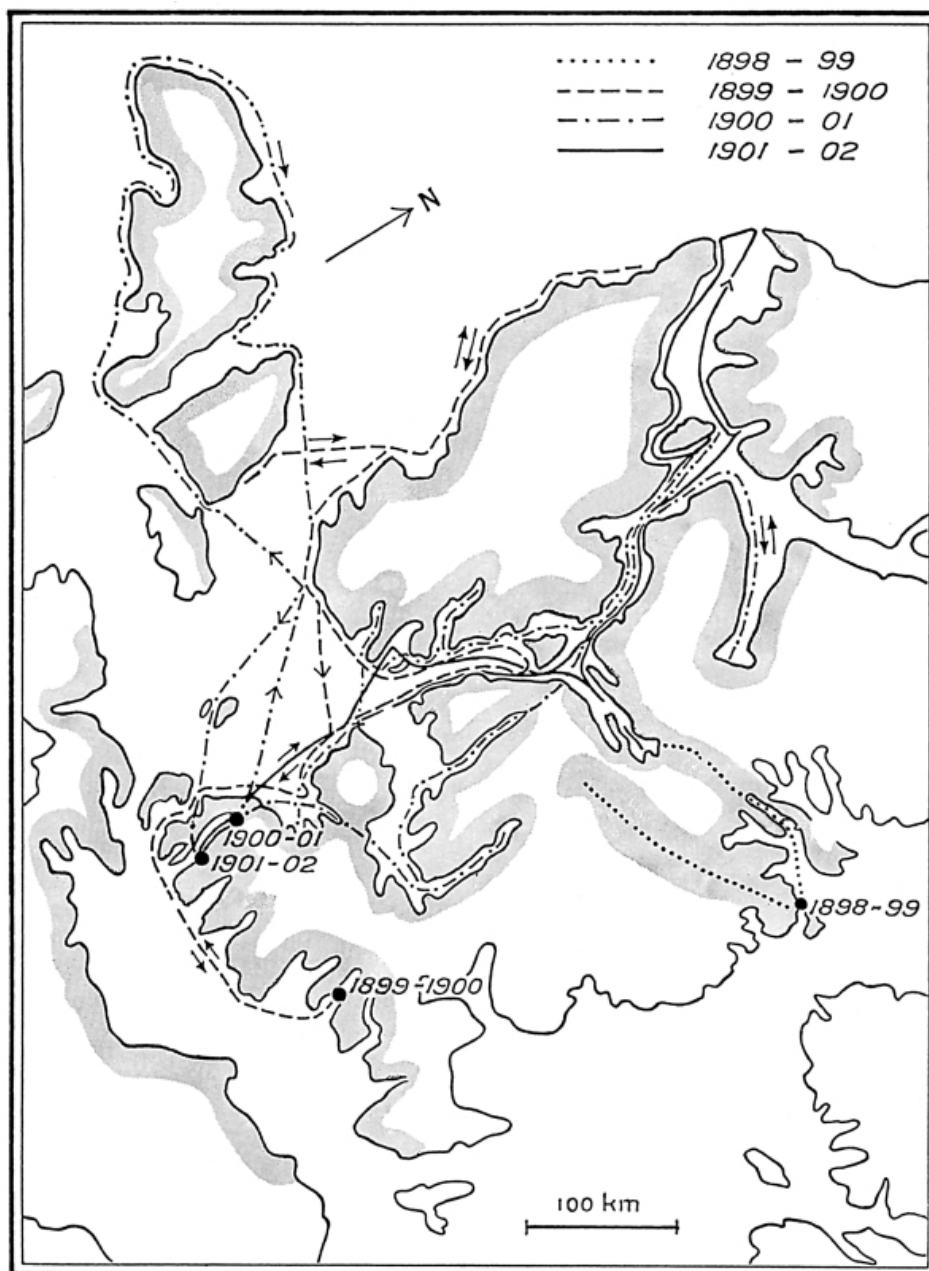
«Мы совсем не боялись, что „Фрам“ в самом деле может быть раздавлен льдами; однако, возможность этого отрицать не могли и нашей обязанностью было к этому подготовиться. Мы приложили немало стараний и трудов, чтобы застраховать себя от всяких неожиданностей».

Третье направление – продолжение научных наблюдений, когда лед выступал союзником экипажа «Фрама», и одновременно становился объектом изучения. Не случайно описания Свердрупа по-своему зрелищны и наглядны: «Новообразовавшийся морской лед поразительно пластичен и может сильно прогибаться, не ломаясь. В другом месте мы видели, как молодой лед выгибался высокими крутыми волнами». Не менее интересным оказалось поведение старого многолетнего льда, представлявшего наибольшую угрозу для корабля, особенно при подвижках, что, к счастью, было учтено в конструкции его корпуса.

Одним из наиболее трудоемких видов работ было измерение глубины океана, многократно описанное в отчете-приложении самого Свердрупа, который, таким образом, также является участником открытия глубоководного Центрального Арктического бассейна.

Разумеется, жизнь на «Фраме» не отличалась разнообразием: ее освещали лишь редкие праздничные мероприятия – в отличие от Нансена, Свердруп не избегал спиртного и табака. Развлекались охотой при особом внимании к собакам, от которых зависело много. Радовались возвращению солнца, как и любым другим признакам жизни в окружающем ледяном мире, например появлению нарвалов в ближайших полыньях. Оживление в экипаже

наступало, когда ветер становился попутным, вызывая среди зимовщиков бурные дискуссии с ожиданием самых радужных перспектив. Можно смело утверждать, что своим характером сам капитан способствовал созданию атмосферы взаимопонимания и дружелюбия в экипаже судна.



Некоторые из наиболее длительных маршрутов, совершенных по суше во время второй экспедиции «Фрама». Кружочками обозначены места зимних стоянок «Фрама».

Закрашенные серым области – площади, закартированные командой «Фрама»

Что касается физического состояния людей, то, по Свердрупу, оно «оставалось превосходным и бедному доктору работы по специальности не находилось. Мы вели правиль-

ный регулярный образ жизни, распределяя время между работой, моционом и отдыхом. Мы хорошо питались, крепко спали, и поэтому нас не особенно огорчило, когда при взвешивании была обнаружена потеря в весе».

Все эти мероприятия обеспечили благополучное завершение дрейфа «Фрама»: большего сделать было просто невозможно. Тем не менее, безоблачным этот дрейф назвать нельзя – опасностей на долю экипажа и капитана выпало достаточно. Характерно, что научные работы при этом не прекращались, включая самые трудоемкие, как, например, измерение глубины.

Таким образом, Свердруп полностью выполнил поручение Нансена, и реакция экипажа на это событие лишь подтверждает такой вывод: «Самые противоречивые чувства боролись в каждом из нас. Сперва мы не могли поверить глазам: темно-синие волны впереди казались обманом зрения или сном. От 80-го градуса нас отделяло еще порядочное расстояние, а ведь только в благоприятные годы свободное от льдов море простирается так далеко к северу... Факт оставался фактом – открытое, свободное от льдов море окружало нас со всех сторон, и мы с наслаждением наблюдали, как тихо покачивается „Фрам“ на первых слабых волнах».

В заключение остановимся на встрече начальника экспедиции и капитана «Фрама», каждый из которых добирался на родину независимо друг от друга. Первое парусное промысловое судно экипаж «Фрама» встретил у берегов Шпицбергена, где норвежцы оказались свидетелями подготовки к полету С. Андрэ на воздушном шаре. Берега родины они увидели только 19 августа, но только 22-го узнали, что Нансен со своим спутником уже 13-го августа прибыл на родину с попутным судном, – для находившихся на «Фраме» это был счастливый день. Знавшие Свердрупа отмечали его сдержанность в проявлении чувств, но вот что капитан написал в конце похода: «Я не буду пытаться описать нашу встречу. Мне кажется, все мы чувствовали только одно: мы снова все вместе и снова дома, в Норвегии».

Свердруп в Канадском Арктическом Архипелаге (1898–1902)

По возвращении, во время работ по разгрузке «Фрама», Нансен поинтересовался у Свердрупа: «Не захотели бы вы еще разок отправиться на север?» Ответ был быстрым: «Как только появится возможность».

Нансен продолжил разговор, сообщив капитану «Фрама», что консул Аксель Хейберг и пивовары Амунд Рингнес и Элlef Рингнес готовы предоставить средства на новую экспедицию к полюсу, если ее возглавит сам Нансен, но уже по новому, более привычному пути – через Баффиново море. Однако планы Нансена на ближайшее будущее, видимо, были связаны с обработкой полученных на «Фраме» материалов и их публикацией. Для Свердрупа же «зов Арктики» оказался настолько сильным, что в навигацию 1897 года, когда планы новой экспедиции еще не оформилась, он на пароходе «Лофотен» возил туристов на знакомый ему Шпицберген. Позднее он начал подготовку к очередному полярному предприятию, вошедшему в историю полярных исследований как Вторая экспедиция «Фрама» под руководством Свердрупа. Первоначальной целью было достижение полюса от северо-западного побережья Гренландии. Экспедиция насчитывала 16 человек, включая экипаж и научный состав.



Команда второй экспедиции «Фрама».

Первый ряд, слева направо: Адольф Хенрик Линдстрем – провиантмейстер и кок. Пер Скей – геолог и минералог. Гунер Ингвальд Изаксен – картограф, старший лейтенант кавалерии. Виктор Бауман – первый помощник командира, старший лейтенант ВМФ Норвегии. Отто Нейман Свердруп – командир корабля, начальник экспедиции. Олаф Раанес – штурман. Эдвард Бай – зоолог, датчанин по национальности. Сверре Хассель – матрос.

Второй ряд, слева направо: Карл Ольсен – старший машинист. Ивар Фосхейм охотник и матрос. Герман Георг Симмонс – ботаник, швед по национальности. Педер Леонар Хенриксен – гарпунер, участник экспедиции на «Фраме» в 1893–1896 гг. Уве Браскерюд – кочегар. Йохан Свендсен – врач

Когда обстоятельства (прежде всего ледовая обстановка) похоронили первоначальные планы, Свердруп показал себя настоящим стратегом, перенацелив доверенные ему научные силы на белое пятно в нынешней северо-западной части современного Канадского архипелага, поскольку летом 1898 года дрейфующие льды плотно закрыли на замок проливы на севере Баффинова моря. Зимовать пришлось в устье так называемого «пролива Хейса» на 79° с. ш., по представлениям того времени рассекающим поперек громадный остров Элсмira, западные границы которого оставались неизвестными. Такая, с позволения сказать, «неудача» вскоре обернулась целой серией открытий на западе Канадского Арктического архипелага.

Действительно, даже очертания суши в районе первой зимовки «Фрама» у небольшого острова Пима оказались настолько сложными, что позволили выявить при съемке целый ряд новых фиордов и полуостровов, а также определить начало сквозной долины (которую первопроходцы приняли за пролив), ведущей на запад. В одном из первых же походов в глубине

Флаглер-фиорда был устроен склад под названием Форт-Джулиан. Он стал передовой базой для дальнейших исследований в апреле 1899 года, когда Свердруп и экспедиционный зоолог Эдуард Бай пересекли остров и обнаружили далее на западе гористую сушу, отделенную от острова Элсмира проливом Юрика (Эврика). Но это оказалось только началом!

Очередная «неудача» в навигацию 1899 года заставила Свердрупа перевести «Фрам» во фиорд западнее Крейг-Харбор на юге острова Элсмира, в проливе Джонса, превратив его в сентябре в очередную базу для дальнейших исследовательских маршрутов. Примерно в ста километрах западнее зимующего судна вблизи полуострова Симмонс² был создан очередной базовый склад для маршрутов будущего года. Тем не менее, еще до нового 1900 года Свердруп вместе с другими исследователями изучил пролив идущий на запад вплоть до узкого пролива Хэлл-Гейтс (Адские Врата), названного так за мощные приливно-отливные течения в его узких местах.

Весенние маршруты 1900 года за проливом Хэлл-Гейтс привели Свердрупа к открытию обширной акватории залива Норвиджен-Бэй и Бауман-фиорда, названного в честь старпома «Фрама». Затем маршрут был продолжен в северном направлении к суше, которую Свердруп вместе с Баем уже видел за проливом Юрика еще весной 1899 года. Оставалось только убедиться в этом, что привело к очередным маршрутам по проливу вплоть до 80°55' с. ш., в обход самого нового острова, названного в честь спонсора экспедиции Акселя Хейберга.

Санные маршруты 1901 года привели к очередным открытиям. Изаксен и Хассель, наконец, обошли таинственную сушу на западе Норвиджен-Бэй, обнаружив здесь два значительных по размерам острова, названных в честь очередных спонсоров – пивоваров Амунда и Эллефа Рингнесов. Одновременно Свердруп и геолог Пер Схей заканчивали обследование западных берегов острова Аксель-Хейберг в проливе Юрика, Фосгейм с младшим штурманом Улафом Ронесом – восточного берега на острове Элсмира, обнаружив здесь новый крупный Каньон-фиорд.

Летом 1902 года заключительные маршруты Свердрупа в сопровождении Пера Схей охватили продолжение пролива Юрика на севере, обнаружив самостоятельный пролив Нансена с наиболее северной оконечностью острова Аксель-Хейберг, мысом Свартенвог³. Четырехлетняя экспедиция Свердрупа завершилась благополучным возвращением на родину. Таким образом, старая проблема – достижение Северного полюса, – направила деятельность Свердрупа в иное направление – ликвидации белых пятен, выдвинув его в ряд самых успешных исследователей своего времени.

На этот раз он работал вполне самостоятельно и проявил себя грамотным руководителем, обеспечив широкое поле деятельности узким специалистам: геологам, картографам и ботаникам. Общая площадь суши, открытой «Второй экспедицией „Фрама“», составило (не считая запада острова Элсмира) свыше 60 тыс. квадратных километров, не считая обширных материалов по геологии, ботанике, метеорологии и географии новых обширных территорий. По этим материалам Свердруп написал книгу «Новые земли. Четыре года в арктическом регионе», а научные результаты его экспедиции были опубликованы Норвежской академией наук в 39 выпусках своего издания в 1907–1919 годах. К сожалению, книги Свердрупа не издавались на русском языке.

Спустя несколько лет по возвращении Свердруп позволил себе несколько лет отдохнуть от Арктики, став владельцем солидной фруктовой плантации на Кубе, прежде чем вернулся к прежней арктической деятельности. В 1910 году он занялся промыслом китов в Беринговом море, а затем принялся за освоение лесов Аляски. Здесь-то и застали совсем

² Назван в честь ботаника экспедиции.

³ На современных картах – Столуэрти.

нерадостные новости: в Арктике одна за другой исчезали экспедиции, пропадали корабли и люди, что стало поводом вернуться к привычной работе.

Возвращение в Карское море (1914–1915)

Накануне Первой мировой войны погибли или пропали без вести несколько полярных экспедиций, в том числе три российские – В. А. Русанова, Г. Л. Брусилова и Г. Я. Седова, потерявших связь с внешним миром с 1912 года. Спустя два года правительственным решением были начаты их поиски, причем с привлечением зарубежных полярников. Пригласили и Свердрупа, зная его колоссальный полярный опыт.

В результате деятельность Свердрупа поменяла характер: не столь масштабная географически (сосредоточенная в пределах Карского моря) она была исторически очень весомой. Это, в первую очередь, относится к зимовке корабля «Эклипс» у побережья Таймыра в 1914–1915 гг., а также плаванию на «Святогоре» в экспедиции по спасению дрейфующего «Соловья Будимировича» в 1920 году. Отметим, что к началу активной стадии экспедиции на «Эклипсе» судьба экспедиций Седова и Брусилова уже выяснилась, а Русанова, наоборот, оказалась в тумане неизвестности на ближайшие двадцать лет, поскольку неопровержимые свидетельства ее финала были обнаружены на островах в районе полуострова Михайлова только в 1934 году. В этом смысле деятельность Свердрупа на «Эклипсе» была обречена на неудачу, поскольку она проходила в местах существенно восточнее этих находок, но одновременно привела к обширным контактам с Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством капитана 2-го ранга Б. А. Вилькицкого на ледокольных кораблях «Таймыр» и «Вайгач», зимовавших также у таймырского побережья, что детально описано в данной публикации.

Не останавливаясь на причинах зимовки «Эклипса» 1914–1915 годов (они достаточно подробно описаны в настоящей книге), попытаемся привязаться к основным ориентирам пустынного и негостеприимного побережья, разделявшего на 270 километров корабли Свердрупа и Вилькицкого. Любопытно, что первый контакт между ними в первой декаде сентября произошел достаточно случайно. Радиус действия радиостанции «Эклипса» достигал 800 километров, тогда как радист Д. Иванов, служивший ранее на полярной станции Вайгач, имел дело с гораздо меньшими расстояниями радиосигнала, обеспечивая связь между «Эклипсом» и нашими кораблями. Путь наших кораблей навстречу «Эклипсу» закончился незапланированной зимовкой в акватории между островом Русским на западе и проливом Вилькицкого на востоке.

В поисках подходящего места для зимовки Свердруп в начале сентября вышел к таймырскому побережью по меридиану 92° в. д. У мыса Вильда, где и зазимовал у восточного подветренного берега, в бухте, позднее названной по имени судна. В целом активность льда за время зимовки в бухте Эклипс была незначительной, за исключением единственного случая, описанного Свердрупом 2 декабря 1914 года. У русских моряков подвижки льда наблюдались гораздо чаще, причем лед вел себя гораздо активней. При этом возникла другая проблема, описанная, в частности, врачом с «Таймыра» Л. М. Старокадомским, – избытком людей на кораблях, в условиях зимовки не занятых делом: «На пароходах было слишком много людей. В плавании скученность не чувствовалась, так как около трети личного состава всегда находилась на вахте... Теперь машинное и котельное отделение вовсе опустели, а на верхней вахте дежурил только один человек, в помещениях стало очень тесно. Скученность, холод... скудное освещение пиронафтовыми лампами, необходимость экономить пресную воду – все это, естественно, создавало весьма неблагоприятные условия для жизни». Тем не менее, потери в экипажах от заболеваний за время зимовки насчитывались единицами. Сам Вилькицкий в радиообмене со Свердрупом свои ближайшие перспективы

оценивал так: «Вынужденная зимовка осложняется тем, что на следующую навигацию у нас не останется угля, и если не будет прислана своевременная помощь, придется, спасая людей, бросить корабли». Однако именно Свердруп оказал необходимую помощь русским морякам.

Поскольку по публикациям наших источников и по описанию Свердрупа эти события порой расходятся, остановимся на частных моментах. 30 января 1915 года в радиোগрамме в Главное Гидрографическое управление Вилькицкий следующим образом описал свои планы при неблагоприятном завершении зимовки: «Если повторится подобное⁴ состояние льдов, придется зимовать вторично, тогда доставка грузов морем невозможна, сушей трудна... Чтобы растянуть запасы, предполагаю в марте отправить около 40 человек на „Эклипс“, тогда с остающимися 60 человеками провизии хватит еще на зимовку до лета... В случае гибели судов пойдем на „Эклипс“... Для судов экспедиции считаю желательным 400 тонн угля. Запаса, имеемого на Диксоне, может не хватить, Свердруп предлагает, погрузившись в Диксоне углем, идти навстречу нам. Где снять людей, куда доставить угля и о прочем, прошу у Вас условиться со Свердрупом. Олени мне не нужны. Берег далеко. Трудно иметь связь. Собаки весьма желательны, но до охоты нечем кормить... Если выяснится, прошу сообщить, какие суда летом будут у Диксона и время их телеграфных вахт».

По тому же источнику мнение Свердрупа заключалось в следующем: «Как только будет связь с центром, буду просить прислать оленей сюда и к устью Енисея, что даст возможность намеченных к эвакуации людей отправить на Енисей и оттуда домой. Если не будет связи... вашим людям придется перейти на „Эклипс“, который доставит их на Диксон». После еще целого ряда уточнений и согласований для подстраховки решено было привлечь знатока Таймыра Н. А. Бегичева, зимовавшего там еще в 1900–1901 годах в экспедиции Толля на «Заре», который должен был завершить намеченную эвакуацию уже на оленях.

Главное Гидрографическое управление, соглашаясь с предложением Свердрупа, поручило Бегичеву «принять эту партию и доставить ее ранее окончания навигации в Дудинку или Гольчиху, откуда она могла бы на одном из речных пароходов следовать на юг (в Красноярск)». Что касается экипажей «Таймыра» и «Вайгача», то при самом неблагоприятном развитии событий (вторичной зимовке обоих кораблей и оставлении их экипажами с последующим переходом на «Эклипс»), Бегичев должен был повторить эту операцию позднее. Забегая вперед, отметим, что всем трем кораблям, зимовавшим на востоке Карского моря в 1914–1915 годах, вторая зимовка по ледовым условиям не понадобилась.

А пока для начала эвакуации «12 мая Свердруп прибыл на „Таймыр“. С ним пришли, как пишет Старокадомский, первый помощник капитана „Эклипса“ Маркисен и два матроса-норвежца. 20 собак везли три нарты. Вместо 8–9 дней, как предполагал Свердруп, поход к „Таймыру“ занял у него 13 дней. Произошла задержка в пути: двое норвежцев заболели снежной слепотой, из-за этого партия трое суток пролежала в палатке.

Выше среднего роста, крепкого телосложения, 63-летний О. Свердруп казался моложе своих лет. Он быстро передвигался на лыжах возле нарты; подойдя к борту „Таймыра“ он прежде всего надел поверх шерстяной рубашки толстый шерстяной свитер. Свердруп производил впечатление спокойного, доступного и доброго человека, очень терпеливого и выдержанного». Свердруп для похода наших моряков к «Эклипсу» доставил все необходимое, включая две палатки и пять примусов, а также организовав три склада с 800 килограммами продовольствия, чего с избытком хватило для людей с ослабленным здоровьем.

Для Свердрупа и его спутников 17 мая устроили на корабле торжество по случаю национального норвежского праздника. Кают-компанию украсили норвежскими флагами; команда, выстроенная на палубе, встретила вышедшего наверх Свердрупа криками «ура». К парадному обеду все надели белые летние кители. Все это растрогало старого полярника.

⁴ Как в 1914 году.

Поход, назначенный на следующий день, отложили до 19, чтобы дать отдохнуть одному из больных, прибывших с «Вайгача».

В первый день маршрута к «Эклипсу» им удалось одолеть всего 10 километров, поскольку 20-го началась пурга, задержавшая людей на трое суток. Они пережили ее в палатках на льду. Только четвертого июня с «Эклипса» пришло радио о благополучном завершении похода. «Команда имеет вид бодрый и молодежавший», – доносил начальник похода капитан 2-го ранга Александров. Старпом «Вайгача» Гельшерт сообщил, что «команда наша помещена превосходно, часть – в кубрике, другая – в трюме, где ранее помещалось 60 человек промысловой команды». На этом общем благополучном фоне не обошлось без печальных моментов: у лейтенанта Транзе обострился аппендицит, (он вскоре поправился), а у кочегара Мячина началось воспаление брюшины, от которой он вскоре скончался.

Теперь в дело вступил со своим многочисленным оленьим караваном Бегичев. Он пересек безлюдный Таймыр и пришел к «Эклипсу» 5 июля. Выполняя «второй тайм» эвакуации части зимовщиков, он доставил их в Гольчиху на Енисее в августе. После прибытия всех трех кораблей на Диксон, «Вайгач» зашел в Гольчиху, чтобы забрать оказавшихся там участников экспедиции ГЭ СЛО и доставить их на Диксон, вернув, таким образом одних на «Таймыр», а других на «Вайгач».

В заключение этой части обратим внимание на то, как характеризовали Свердрупа русские моряки. По мнению штурмана с «Таймыра» Н. И. Евгенова «Свердруп сильной воли человек, с добрыми голубыми глазами. В кают-компании он казался довольно старым, несколько сгорбленным. Совсем другое впечатление он производил в пути, когда шел за нартами на лыжах или каюрил, тогда он выглядел совсем молодым человеком».

Вспоминая о посещении «Вайгача» Свердрупом Э. Г. Арнгольд отмечал: «Мы, конечно, были польщены посещением такого маститого полярного исследователя. На всех он произвел самое хорошее впечатление своей спокойной, тихой, но уверенной речью и совершенной простотой в обращении. Он был настолько деликатен, что хотел расположиться на ночлег в палатке рядом с кораблем, не желая нас стеснять. Нам стоило немало труда уговорить его воспользоваться одной из наших кают... Свердруп проделывал свою девятую полярную зимовку в жизни, и его любимой поговоркой было: „Чтобы узнать хорошо человека – не нужно съедать с ним пуд соли, достаточно провести с ним одну полярную зиму...“ Мы до поздней ночи с необычайным интересом слушали его рассказы о бесконечных полярных странствиях. Он лично знал всех корифеев полярной науки». Поведав о встрече с норвежцем в августе 1915 года на Диксоне, Арнгольд в своей характеристике добавляет: «Вот действительно почтенный человек, удивительно приятно было с ним побеседовать». Несомненно, что Свердруп не только вызывал большое уважение у русских моряков как профессионал – он заслужил у них еще и глубокую человеческую симпатию.

Отметим, что позднее «Эклипс» служил под красным флагом в арктических морях и был переименован в «Ломоносов», подвергшись значительной перестройке. В частности, его парусное вооружение барка было изменено на косые паруса по типу шхуны, отчего внешний облик исторического судна значительно изменился. Это заслуженное судно героически погибло под немецкими бомбами в 1942 году в Архангельске, о чем сказано в заключительной части книги.



Парусно-паровой барк «Эклипс» был передан России в 1915-м, переименован в «Ломоносов» в 1928 г., а около 1929 г, после пожара и затопления, был при восстановлении переоборудован в шхуну

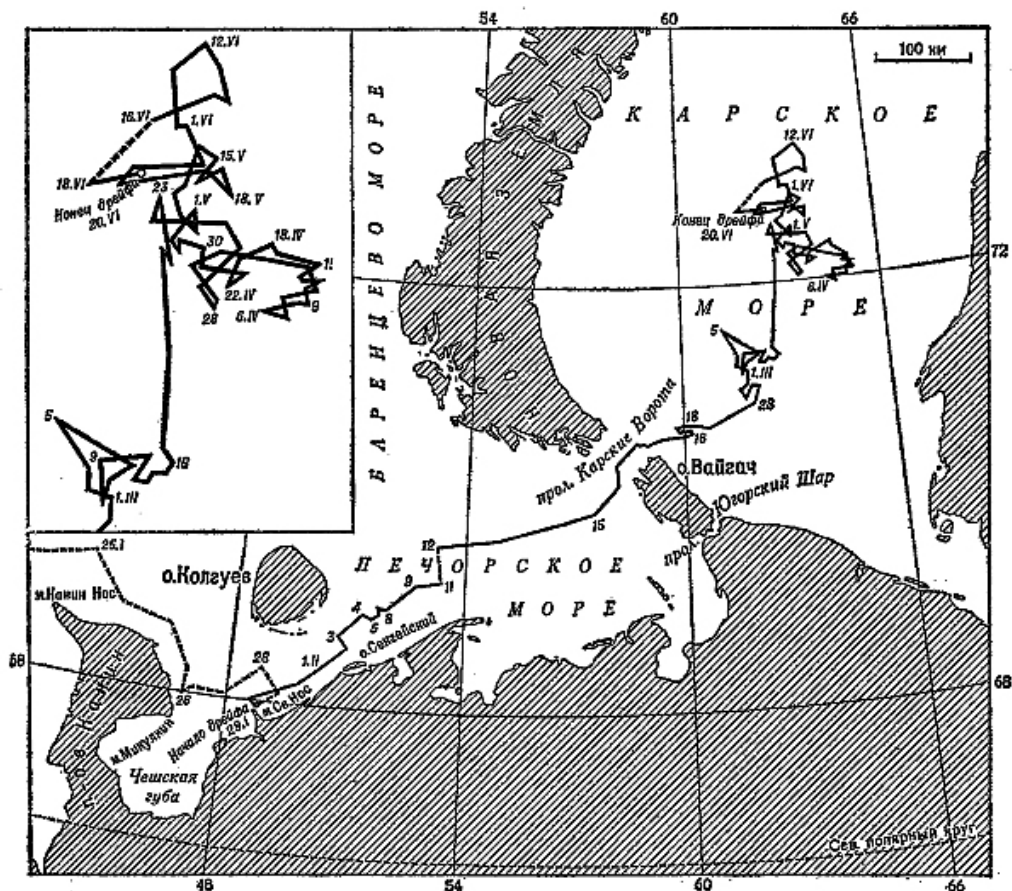
Последние вояжи в Карском море (1920)

Особое место в арктической деятельности Свердрупа занимает его участие в заключительных событиях гражданской войны на Российском Севере весной и летом 1920 года, причем с сугубо гуманитарным аспекте. Спасение экипажа и пассажиров парохода «Соловей Будимирович»⁵ стало одним из последних приключений норвежского моряка во льдах Карского моря.

Этот сюжет развивался следующим образом. Накануне падения белогвардейского Верховного управления Северной области продовольственное положение на контролируемой им территории ухудшилось до крайности. РОСТА под заголовком «В стане контрреволюции. Голод у белых» 21 января опубликовало следующее сообщение: «На банкете в Архангельске генерал Миллер заявил, что запасы продовольствия подходят к концу, но он употребит все усилия, чтобы достать продовольствие». Осуществляя это намерение, двумя днями ранее капитан ледокольного парохода «Соловей Будимирович» Джон Рекстин получил распоряжение идти в Чешскую губу за грузом оленины, одновременно доставив в район Индиги некоторые грузы. На борту находилось 32 пассажира, включая нескольких офицеров белой армии. Угля на судне было всего на девять суток, так что еще у Канина носа капитан запросил доставить необходимое топливо первым же ледоколом. Однако белый Архангельск доживал последние недели, там уже готовились к смене власти со всеми вытекающими последствиями. Судно, еще не добравшись до Чешской губы, попало в вынужденный дрейф в тяжелых

⁵ Вскоре после описываемых событий его переименовали в «Малыгин».

льдах, который к 16 февраля через Карские Ворота уволок пароход в Карское море. В угольных ямах «Соловья Будимировича» оставалось всего 50 тонн топлива.



Дрейф ледокольного парохода «Соловей Будимирович». Пунктирная линия обозначает самостоятельное продвижение парохода.

Сплошная линия – дрейф парохода (Летопись Севера № 5, 1971, с. 79)

К этому времени столь же ограниченными оказались запасы продовольствия для 84 человек команды и пассажиров (их численность пополнилась позднее новорожденным): на каждого приходилось до пуда хлебопродуктов, картофеля и вдвое меньше сухих овощей, мясных продуктов – по два фунта, рыбы – по три фунта, консервов – по семь банок. Разумеется, люди на борту «Соловья Будимировича» знали о судьбе шхуны «Святая Анна», дрейф которой затянулся на два года, что создавало соответствующее настроение... К этому надо добавить непримиримое идеологическое деление на красных и белых среди пассажиров и экипажа, характерное для общества в состоянии гражданской войны...

Несмотря на указанные обстоятельства, уже 25 февраля⁶ новая власть в лице местного ревкома известила Москву о дрейфе судна, в связи с чем капитан Рекстин получил следующее радио: «Правительство вошло в переговоры с Англией и Норвегией о посылке экспедиции». Участники дрейфа в ледяной акватории Карского моря, независимо от разделявших их

⁶ Всего спустя 4 дня после смены власти в Архангельске.

идеологических и классовых противоречий, могли вздохнуть с облегчением, – по крайней мере, их не забыли на Большой Земле.

9 марта с дрейфующего судна радиовали: «При величайшем напряжении проживем с продуктами до июля, топливом до июня. Сухопутная помощь немыслима. Настоятельно просим обратиться в Англию, Норвегию во имя человеколюбия снарядить самостоятельную экспедицию. Команды и пассажиров 85 человек. Ввиду скорой разрядки аккумуляторов впредь будем показывать место только раз в неделю». 29 марта из Архангельска на дрейфующее судно сообщили о положении дел: «Со дня вступления в Архангельск советской властью принимаются все меры к посылке вам помощи, однако, до сего времени у нас нет угля. Центральная советская власть вполне осведомлена о вашем положении и мерах для вашего спасения. Послано обращение к Англии дать нам „Святогор“ или „Александра Невского“ и необходимое количество угля, чтобы спасти вас. Посланы телеграммы в Норвегию Стортингу, Нансену, Свердрупу и во все газеты с призывом во имя человеколюбия снарядить экспедицию для вашего спасения. За это обещана крупная премия. Брейтфус уехал к Свердрупу организовывать спасательную экспедицию».

Несомненно, в дальнейших событиях свою роль сыграл Нансен, не только понимавший, каким образом может сложиться судьба людей «Соловья Будимировича», но и в силу присущего ему гуманизма. Вмешательство Нансена, видимо, с учетом определенных других обстоятельств повлияло на позицию англичан, которые решили предоставить для предстоящей операции захваченный ими ледокол «Святогор»⁷ при условии замены британского экипажа на норвежский и такой же смены флага. На «Святогоре» ранее бежали из России белогвардейцы, и Советское правительство жаждало получить его обратно; в планы англичан это не входило, однако судно было наиболее подходящим для спасательной операции, и на его использовании настаивали и Нансен, и Свердруп.

После решения вопроса с ледоколом Малый Совнарком 11 мая 1920 года решил «отпустить Народному комиссариату иностранных дел сверхсметным кредитом необходимое ассигнование для уплаты норвежскому правительству двух миллионов (2 000 000) крон в возмещение за спасение ледокола „Соловей Будимирович“, застрявшего в Карском море». Это было вовремя, поскольку еще 25 апреля «Святогор» перешел в Берген (Норвегия), где командование принял Свердруп. В качестве представителя российской стороны на ледоколе находился Л. Л. Брейтфус, в прошлом руководитель гидрометеорологической части Главного Гидрографического управления Морского министерства, принимавший активное участие в создании сети полярных станций и организации экспедиций по поискам Седова, Русанова и Брусилова.

Только теперь подготовка к походу в Карское море, знакомое Свердрупу по предшествующим плаваниям 1895 и 1914–1915 годов, вступила в активную фазу. Предстояло пополнить запас топлива с норвежского угольщика в Белушьей губе (Новая Земля). В своих записях Л. Л. Брейтфус отметил: «14 июня окончили погрузку угля и к вечеру вышли в Карские Ворота, одновременно установив радиосвязь с „Соловьем Будимировичем“ через полярную станцию в Югорском Шаре».

Сам пролив оказался свободным от льда, однако по мере продолжения плавания льдины начали появляться с растущей интенсивностью. По радио Рекстин сообщил, что последние 20 тонн угля использовали, чтобы поднять пар в машине в ожидании спасателей. В Архангельске все же нашлось немного угля, чтобы усилить группу спасателей ледорезом «Канада», по случаю победы красных переименованного в «III Интернационал» (капитан Мукалов). Штурманский ученик⁸ с «III Интернационала» отметил, что «при подходе к п/

⁷ Позднее переименован в «Красин».

⁸ В будущем известный капитан Я. Т. Глазыхев.

х „Сол. Будимирович“ оказался тяжелый паковый лед, в котором мы не могли двигаться и вынуждены были следовать за л/к „Святогор“, который подошел к п/х „Сол. Будимирович“ часа на два раньше нашего в самом начале суток 19 июня».

По описанию Брейтфуса «... трудно передать подробности этой радостной встречи словами. Командир „Соловья“ капитан Рекстин и некоторые из пассажиров пришли к нам и просили Свердрупа, нашего капитана, и меня пройти к ним на судно. Там в кают-компании Свердрупу и мне были сказаны несколько прочувствованных слов и поднесены сырники, заменявшие хлеб-соль. Всех обитателей „Соловья“ – 77 мужчин, 7 женщин и полугодовалую дочку капитана – мы нашли здоровыми, но порядком отошавшими... К счастью для них, помощь подоспела своевременно, так как по заключению норвежского врача со „Святогора“ доктора Рюдигера, еще через неделю или две большая половина заболела бы цингой».

В 3 ч. утра началась перегрузка угля и провизии на «Соловья», причем всему экипажу и пассажирам были выданы теплые костюмы и белье, а большинству – и обувь. Погрузка продолжалась до позднего вечера. 20 июня в 2 часа дня окончив погрузку, отдали швартовы и пошли на юг. «Святогор» впереди, а за ним «Соловей» и «Канада»... 3 июля советская пресса Архангельска сообщила о возвращении «Соловья Будимировича», вскоре переименованного в «Малыгина», особо выделив, что «команда и пассажиры здоровы. Настроение отличное. Генерал Звягинцев и другие офицеры, бывшие на борту „Соловья Будимировича“, удрали на плененном Англией „Святогоре“ в Норвегию, обнаружив этим свою англо-истинно русскую природу. Рабочие же и крестьяне, бывшие на „Соловье Будимировиче“ пошли за „III Интернационалом“, благополучно возвращены в лоно Советской России. Привет прибывшим». Текст вполне в духе времени, с присущим ему «ароматом» эпохи...

В отчете Брейтфуса, отправленном из Норвегии, особо отмечалось, что «спасательная экспедиция „Святогора“, увенчавшаяся освобождением из льдов 85 душ, которым едва ли удалось бы уцелеть без посторонней помощи, является не только человеколюбивым поступком, но заслуживает внимания еще и во многих других отношениях. Так, прежде всего она является одним из первых крупных звеньев в официальных дружеских отношениях между Советской Россией и норвежским правительством». Читателю и без этих слов понятна роль норвежского моряка и исследователя Свердрупа.

В том же 1920 году Свердруп способствовал организации норвежской экспедиции на шхуне «Хеймен» в поисках пропавших без вести участников экспедиции Р. Амундсена на «Мод». Эта история усиленно дискутируется в литературе, поскольку обнаруженная нашими исследователями Бегичевым и Урванцевым так называемая «почта Амундсена» в Норвегию так и не поступила из-за гражданской войны, но факт остается фактом – Свердруп пытался внести свой вклад в решение этой проблемы.

Крупнейший знаток истории освоения Российской (тогда Советской) Арктики В. Ю. Визе прямо утверждает, что «в 1921 году, опять по приглашению советского правительства, О. Свердруп стоит во главе Карской экспедиции, суда которой в тот год шли под проводкой ледокола „Ленин“».⁹ Правда, позднейшими нашими историками в эту формулировку внесено существенное уточнение: «в качестве начальника экспедиции был приглашен известный полярный деятель, капитан „Фрама“ в знаменитой экспедиции Ф. Нансена, норвежец Отто Свердруп. Его помощником, а фактически руководителем заграничного отряда, являлся опытный советский капитан Иван Эрнестович Рекстин»¹⁰. Как нетрудно догадаться, имеется в виду Джон Рекстин, командовавший «Соловьем Будимировичем».

В заключение надо отметить особую связь судеб всех трех норвежских полярников, изображенных на эмблеме, открывающей эту книгу. На основе приведенных здесь фактов

⁹ БАИ, № 1, 1931, с. 20.

¹⁰ «История открытия и освоения Северного морского пути», том III, с. 165.

можно утверждать, что без участия Свердрупа Нансен скорее всего не оказался бы тем самым знаменитым Нансеном, каким он остался в истории научного освоения Арктики. Но то же можно сказать и о Свердрупе, который несомненно благодаря Нансену стал, уже будучи зрелой личностью, стал одним из самых успешных полярных исследователей. Труднее судить об отношениях Свердрупа с Амундсеном. Известно только, что Свердруп не одобрял текста записки, оставленной Амундсеном Скотту в палатке на Южном полюсе в 1911 году.

Первым из тройки полярных знаменитостей в 1928 покинул этот мир именно Амундсен при обстоятельствах, не раскрытых в полной мере и поныне, в попытке спасти итальянца Нобиле, несмотря на то, что их отношения в последние годы отмечены скандалом. Два других великих норвежца последовали за ним в 1930 году. Сначала Нансен в мае удостоился на похоронах королевских почестей, среди провожавших его в последний путь был и Свердруп, присоединившийся к двум своим коллегам спустя всего полгода. Мир суровых и отважных полярных исследователей понес ощутимые потери, но на смену старой полярной вахте была готова заступить новая из разных стран мира, для которой три норвежца на десятилетия оставались примером рискованного и успешного поиска своих путей в высоких широтах.

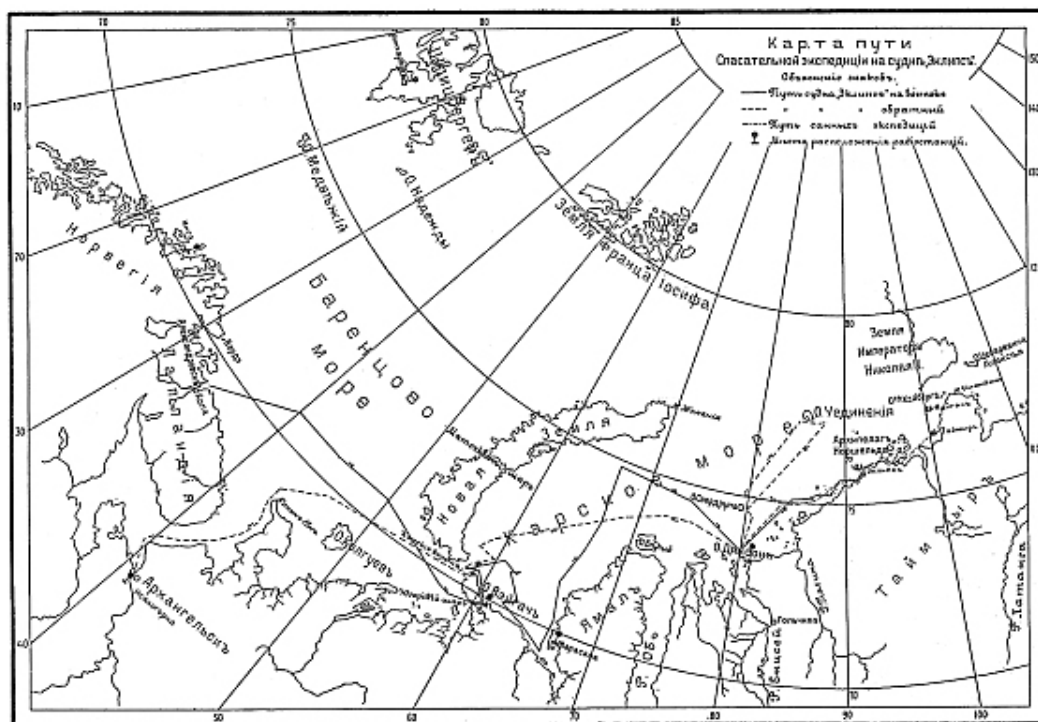
В. С. КОРЯКИН,

доктор географических наук,

Почетный полярник,

Почетный член Русского географического общества

Отто Свердруп
Под русским флагом
*Плавание на барке «Эклипс», предпринятое
для поиска и спасения пропавших
российских полярных экспедиций*





Отто Свердруп, норвежский капитан, полярный мореплаватель и исследователь. (Фото из Лен. Гос. архива Кинофонофотодокументов)

Глава 1

Аляска

Лето и осень 1913 года я бродил по девственным лесам Аляски вместе с двумя бывалыми норвежцами. Мы отправились сюда, чтобы познакомиться с краем и, возможно, подать заявку на концессию по лесному делу.

Еловые леса занимают огромные территории на юге этого края. От великолепия здешних лесов дух захватывает! Огромные деревья растут так густо, что не хватает света для фотосъемки. Подлеска нет.

Мои друзья закрепились на «лесной делянке», как они ее называли, – на «небольшой» прибрежной полоске... в 600 километров длиной. Но наши планы провалились по разным причинам (в том числе из-за мировой войны).

Здешний лес особенный. Рос он тысячи лет, не зная человеческого вмешательства, и только мать-природа заботилась о нем. И делала она это довольно необычно. Дерево растет и растет сотни лет, и как только оно достигает определенного возраста и размеров, рост останавливается, начинает гнить корень, а не ствол, как у нашей растительности. На гнилом корне может стоять здоровый полноценный ствол диаметром 6-8-10 футов и высотой от 2 до 300 футов.

Если однажды разбухнет ураган и повалит одно из деревьев, то оно рухнет на своего ближайшего соседа. Падая, он тоже увлекает за собой соседа и так далее. Таким образом, деревья могут падать мило за милей, пока серию падений не остановят более молодые, чьи корни здоровы. Те, что упали, оставались лежать, создавая бурелом высотой в несколько метров. Тому, кто никогда не видел подобного, трудно представить себе эту картину. По такой территории очень трудно пробираться и людям, и животным.

Бурелом лежит, гниет и рассыпается, готовит почву для новых растений. Когда приходит время, появляется молодая поросль. Все деревья растут почти одновременно, одновременно же они взрослеют и умирают. Поэтому участки такого леса состоят почти исключительно из деревьев-ровесников.

Когда плывешь вдоль берега, хорошо заметна разница между молодым и старым лесом. Оттенки цвета меняются на протяжении маршрута с берега вглубь страны. Старый лес – величественный, темный, почти бурый, он не располагает к тесному знакомству, в то время как молодой лес привлекает и нежит глаз своим свежим, зеленым цветом.

Эти края безлюдны, исключение составляют охотники и золотоискатели, которые могут рассказать множество удивительных историй о здешней жизни и животных, которые тут встречаются, особенно о различных видах медведей, несхожих друг с другом ни повадкой, ни цветом шкуры.

Самым опасным из всех лесных зверей считается медведь-кадьяк или, как его называют, «бурый» медведь. На сегодняшний день это самый крупный хищник, он особенно агрессивен и яростен в нападении. Рассказывали, что местность, где он водится, очень ограничена; кроме как на острове Кадьяк его нигде не встретишь. В этом я сомневаюсь, но, по крайней мере, за пределами Аляски он неизвестен.

В начале года я встретился с хранителем Зоологического музея Сиэтла. Он подстрелил на Кадьяке пять таких медведей. Самый крупный из них был размером 12 футов 8 дюймов от носа до кончика хвоста, и, по словам охотника, это еще не самый большой представитель данного вида.

В свое время один конгрессмен отправился на Кадьяк в отпуск. Там он услышал об этом звере и даже смог его наблюдать. Медведь его живо заинтересовал, и когда он вернулся в Вашингтон, он добился полного запрета на охоту на редкое животное.

Возможно, это хорошо с точки зрения тех, кто находится в Вашингтоне, но людям, живущим рядом с медведями, такой запрет доставил мало радости. Так, сторож крупной консервной фабрики в Карлуке на острове Кадьяк вдвоем с женой оставался там после того, как заканчивался сезон ловли лосося. Когда наступала весна и вокруг дома появлялась трава, они выпускали двух своих коров на выпас. Но однажды, не успела скотина отойти от дома, как появились два огромных медведя и тут же их обеих задрали. Сторож считал, что он имеет право защищать свою собственность, поэтому схватил ружье и пристрелил обоих убийц. Но лучше бы он этого не делал. О «злодеянии» стало известно, и ему пришлось раскошелиться на 300–400 долларов штрафа. Бедняга посылал «благословения» в адрес как закона, так и конгрессмена. Однако делать было нечего – закон есть закон.

Если медведь-кадьяк на сегодняшний день – самый крупный здешний хищник, то обычный бурый аляскинский медведь мало ему уступает. Об этом повествуют охотничьи рассказы доктора Чейза, который несколько лет назад считался самым известным звероловом Аляски.

Однажды во вторник утром он вместе с товарищем отправился из Кордовы на остров Хинчинброк, и в час пополудни в среду они напали на следы не менее чем семи медведей. Четыре с половиной часа шли они по следу, и, наконец, заметили в лесной роще четырех зверей.

Охотники шли вдоль ручья вверх по склону, звук их шагов был приглушен, и теперь медведи находились от них в 60 футах, даже не подозревая о надвигающейся опасности. Доктор с трудом прицелился сквозь густые заросли, но все-таки выстрелил в самого крупного медведя и попал ему в грудь. Потом оказалось, что пуля сломала четыре ребра и разорвала одно легкое. Сначала косолапый упал навзничь, но тут же снова встал на ноги: глаза его сверкали злобой и жадной крови, он пытался обнаружить своих врагов. Заметил он их не сразу, сначала сел, привалившись к ближнему дереву, затем поднялся на задние лапы, запустил когти в ствол на высоте 11 футов и 8 дюймов, стал рвать ветки и драть ствол, рыча и плача на весь лес.

И тут он заметил своих обидчиков. Он бросился сквозь кустарник так стремительно, что только ветки и листья полетели, и устремился прямо к ним быстрой рысью. Доктор Чейз вышел из подлеска и спокойно поджидал разъяренного зверя. Чудовище все приближалось, не спуская глаз со своего врага. Когда оставалось 15–20 футов, доктор выстрелил. Пуля попала прямо между глаз и убила медведя наповал.

Когда исполинский зверь упал, его туша застряла между деревом и большим камнем. Теперь предстояла самая тяжелая часть работы для охотника – нужно было выволочь добычу. Не могло быть и речи о том, чтобы вытащить его, поскольку весил он около 1600–1800 фунтов. Охотникам пришлось свежевать и разделывать его прямо там, где он упал. Работа заняла четыре часа.

Шкура весила 147 фунтов, голова – 40 фунтов. Медведь был около четырех с половиной футов высотой, нерастянутая шкура оказалась более 12 футов в длину. От кончика носа до ушей было 28 дюймов, от уха до уха – 18 дюймов. Медведь накопил большой слой жира по всему телу, который в отдельных местах составлял три-четыре дюйма.

Товарищ доктора Чейза по охоте Джо Ибах рассказывал, что зверь был так огромен, что когда он его увидел, то подумал, что это не медведь, а какое-нибудь доисторическое животное. Скелет этого крупнейшего медведя можно увидеть в Зоологическом музее Лос-Анджелеса.

...Однажды в конце ноября мы попали в город Джуно¹¹. Была характерная для Аляски погода, один из жутких холодных осенних дней с мелкой, ледяной моросью, чем-то средним

¹¹ В то время важнейший экономический центр территории Аляски у подножья Скалистых гор, основан в 1888 году.

между туманом и дождем. В воздухе висела влага. Липкий туман проникал сквозь одежду и оседал обильной росой на волосах и бороде.

В это время года так может проходить день за днем, и ни луча солнышка, ни пятнышка голубого неба. Но если солнце на минуту пробьется сквозь этот унылый серый занавес, природа тут же меняется настолько, что местность невозможно узнать. Огромный мрачный лес может сиять, как золотой, а многочисленные капельки влаги на сосновых иглах сверкают всеми цветами радуги.

Нам не пришлось ждать долго, как только наш катер причалил к берегу, нас окликнули двое местных, которые в самых сильных эпитетах расхвалили нам новый отель «Каин» – он открылся буквально в тот же день. Я знал другие здешние гостиницы, они не были особо привлекательными, так что убедить нас попробовать что-нибудь новое не составило большого труда.

Я сразу же заметил, что не только отель был новым, в округе появилось множество и других построек. Во всем городе царила лихорадочная суета, возводились новые кварталы.

Когда я был в Джуно тремя годами раньше, улицы были почти безлюдны, большинство домов пустовало. А теперь в городе ощущалась острая нехватка жилья.

Причиной таких грандиозных перемен стало открытие нескольких богатых золотых приисков в близлежащей долине. Теперь туда собирались проложить тоннель через гору. Только на эту постройку требовалось около семи миллионов долларов. С другой стороны бухты, около Чип Крик, также нашли богатые месторождения золота, и там тоже кипели строительные работы. Здесь бросались миллионами, речь шла о таких суммах, что голова кружилась.

Место, где заложили город, с любой точки зрения годится для чего угодно, только не для этой цели. Что касается природных условий, то здесь нет ни одной полоски сухого берега, пригодного для строительства. Разница между приливом и отливом 20–25 футов, самый высокий прилив упирается в горную стену – высокую и крутую. Можно, конечно, взорвать гору и разровнять камни. Но строителей такой вариант не устроил, они решили, что будет удобнее утвердить и улицы, и дома на высоких сваях.

В Аляске таким же образом построены и другие города. Когда вырубается девственный лес, рабочие спиливают деревья так, чтобы пни были одинаковой высоты (в долине их высота могла доходить до семи-восьми метров). Затем на них укладывали балки, покрывали трех-четырехдюймовыми досками – и все, улица готова. Делая так, строители избегали хлопот с выкорчевкой корней и выравниванием почвы. Затем наступала очередь домов. Так же, как и улицы, их возводили поверх спиленных деревьев.

Во время золотой лихорадки в городе наступает совершенно особая жизнь, которую больше нигде не увидишь. Везде судорожная спешка, все лица светятся оптимизмом и непоколебимой верой в будущее.

Однако людям нужно было не только жилье. В городе также построили две новые лесопилки с двумя циркулярными пилами, которые пилили как бы навстречу друг другу, одна сверху, другая снизу. Ни одной из лесопилен не удалось осилить бревна более шести футов в диаметре. Однако поставщики древесины заинтересованы в поставке больших бревен. Как только полотно застревает в дереве, его сразу выбрасывают, независимо от того, велик ствол или мал, тут разницы нет. На лесопилках все деревья обрубаются до 32 футов. Стволы диаметром больше шести футов взрываются динамитом, чтобы разделить их надвое. При огромной скорости работы случается, что на лесопилку подают бревно больше шести футов диаметром, и тогда приходится тратить много времени, потому что у рабочих нет механизмов, чтобы тут же выбросить это дерево. Несчастный случай произошел на одной из лесопилок

как раз, когда мы были в городе. Мастер пытался избавиться от «непрощеного гостя». Но тут пришел хозяин. «Что за черт, мы его разделаем прямо здесь». – «Нет, нет – пытался возразить мастер, – мы все испортим!» – «Но лесопилка моя, мы не можем тратить время на этот пень, мы рискуем». – «Хорошо», – ответил мастер (по крайней мере, теперь ему не пришлось отвечать за последствия). Бревно треснуло, как миленькое, но вместе с ним треснули и стены, рухнула крыша, и вся лесопилка превратилась в руины.

По дороге в гостиницу мы встречали одну группу рабочих за другой. Все трудились так, будто дело шло о жизни и смерти, люди старались, чтобы все было готово как можно быстрее.

Не успели мы войти в гостиницу, как к нам пришли два репортера: они непременно желали знать, кто мы такие. Дело этим не ограничилось – они вообще хотели знать, чем мы занимались в жизни с ранней юности.

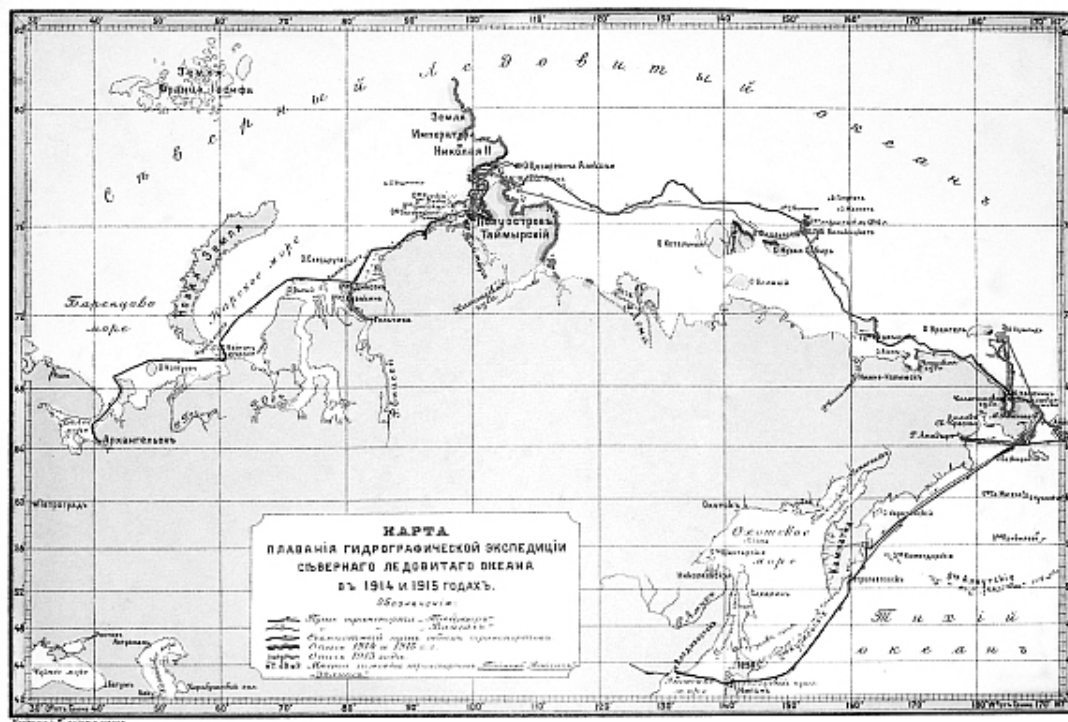
Причиной тому был хозяин гостиницы. Мы оказались самыми первыми его постояльцами, которых он и занес в свою регистрационную книгу.

Вечером репортеры вернулись и сказали, что пришла телеграмма из Владивостока (впоследствии оказалось, что сия телеграмма будет иметь для меня особое значение). В ней говорилось, что русская гидрографическая экспедиция открыла большую землю к северу от сибирского побережья. Были указаны широта и долгота, но когда мы обсудили это между собой, то сразу поняли, что долгота, по крайней мере, указана ошибочно. Я попросил репортеров попробовать пересказать текст телеграммы. При повторной передаче долготу указали правильно, и оказалось, что новая земля находилась к северу от мыса Челюскин. Начальник экспедиции, капитан 2-го ранга Вилькицкий уже назвал ее «Землей Николая II».¹²

Гидрографическая экспедиция, о которой здесь идет речь, передвигалась на двух одинаковых судах «Таймыр» и «Вайгач», двух пароходах ледокольного типа, построенных в Петрограде в 1909 г. по тому же принципу, что и «Фрам».¹³ Они имели водоизмещение в 1500 тонн и могли взять на борт 500 тонн угля, т. е. достаточное количество для скорости в восемь узлов в течение 60 дней или для плавания по акватории в 12000 кв. миль.

¹² На современных картах – архипелаг Северная Земля.

¹³ Это замечание справедливо лишь частично, подробнее см. работы Старокадомского, 1946, Евгенова, Купецкого, 2012.



Карта плавания Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1914-15 гг.

По возвращении во Владивосток около Номы корабли неожиданно попали в опасный прибрежный шторм, который чуть не погубил экспедицию. Крен достигал 52° и 12 колебаний в минуту, кочегары не могли стоять на палубе, чтобы бросить достаточно угля в топки, и поэтому не могли поддерживать необходимое количество пара, суда тащило к берегу. Но в критический момент ветер сменил направление на северное и ослаб, так что корабли избежали столкновения с берегом и, наконец, прибыли во Владивосток.

В течение недели мы закончили свои дела в Джуно и отправились на юг, в Сиэтл на старом добром пароходе, ходившем в этих водах дольше, чем живет человек.

Пароход был переполнен золотоискателями, возвращавшимися на зиму домой в Сиэтл или Сан-Франциско. Коек на всех не хватало, и части пассажиров пришлось бросать жребий, кому на них лечь. У меня вообще-то возникло впечатление, что этих людей сон занимал меньше всего. Большинство играло в карты день и ночь. Каждый стол был занят картежниками, перед которыми лежали большие кучи золотого песка. Во всех мыслимых и немыслимых местах висели, конечно, плакаты, где совершенно ясно говорилось: «Азартные игры здесь запрещены!» Однако на них никто не обращал внимания. Судовые правила также требовали гасить лампы во всех салонах в 12 часов ночи. Штурман взял за правило обходить пароход в это время и напевать, что «пришло время гасить лампы»; он также строго замечал, что азартные игры запрещены. Затем гасил лампы и уходил. Но как только он исчезал из виду, свет снова зажигали, и игра продолжалась еще азартнее от часа к часу.

Машинист с парохода из Джуно был известен как лучший игрок в покер на всем тихоокеанском побережье. Он играл в карты практически круглые сутки и выигрывал крупные суммы. Он рассказывал, что однажды летом на пароход сели три парня из Сан-Франциско, они держали путь в Анкоридж, в Кук Инлет. Тем же пароходом они отправили в качестве груза 100 мешков песка. Машинисту этот груз показался подозрительным, однажды он взял

сито и промыл немного песка. И вправду, песок был золотоносным, причем в высокой концентрации. «Так-так, – подумал он, – ребята наверняка собрались на север, чтобы проверить дельце с „подсоленными участками“». Ему вскоре стало ясно, что здесь дело нечисто, и он посвятил в него все машинное отделение. Затем выбрал двух матросов, которые умели мыть золото, и они взялись за дело, трудясь день и ночь. Тем временем машинист развлекал трех контрабандистов игрой в покер и выиграл у них почти все наличные деньги. Когда пароход пришел в Анкоридж, все мешки с песком были промыты, аккуратно зашиты и уложены туда, где они лежали раньше.



Участники Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольном транспорте «Таймыр» в 1914–1915 гг. Июнь 1914 г. (Из архива семьи Евгеновых)

Слева направо. Первый ряд: трюмный машинист старшина И. В. Прусов, инженер-капитан 2 ранга (летчик) Д. Н. Александров, старший офицер лейтенант А. Н. Жохов, моторист Д. И. Коллегов, начальник экспедиции и командир «Таймыра» капитан 2 ранга Б. А. Вилькицкий, механик самолета Ф. Н. Смирнов, судовой врач Л. М. Старокадомский, водолазный старшина Г. Я. Буров, инженер-механик старший лейтенант А. Г. Фирфаров, ревизор лейтенант А. М. Лавров.

Второй ряд: старший моторист И. Ф. Гуменюк, боцман В. И. Воробьев, матрос I статьи Н. Н. Серебrenников, вахтенный начальник лейтенант Д. Р. Анцев, старший радист М. М. Шунько, матрос I статьи В. П. Феликсов, старший сигнальщик М. Д. Золотухин, машинист I статьи Д. Ф. Шкуропай, старший кочегар А. П. Каштынов, радист А. Д. Медведев, старший кочегар М. И. Акулинин, старший штурман лейтенант Н. И. Евгенов, баталер I статьи И. Л. Кубашевский, фельдшер Г. Г. Гвоздецкий.

Третий ряд: машинист В. Н. Лаптев, старший кочегар Г. Т. Фефелов, старший комендор П. К. Вязьмин, рулевой Ф. А. Савельев, старший рулевой И. Т. Халтурин, рулевой Е. И. Кожин, водолаз I статьи В. В. Шумейко, машинист I статьи Д. Г. Коваленко, строевой боцман М. В. Чащин, матрос I статьи Т.П. Кузнецов.

**Четвертый ряд: кок М. С. Ткаченко, сигнальщик
Ф. Н. Кулыгин, машинный старшина П. А. Рожков**

Да, путешествуя на таком пароходе можно услышать много веселых историй – шуток и лихого настроения здесь в избытке.

Домой отправляются те, кому улыбнулась удача. Те же, кому не так повезло, оседают в близлежащих районах, например, в Хот Спринг Бэй или в Ворм Спринг Бэй. Они строят себе дома и фактически ничего не тратят на жизнь. На пляже полно деликатесных устриц, в море – рыбы, а в лесу – дичи. Дома строятся по соседству с многочисленными горячими источниками, прокладываются трубы и вода проводится в дом, на ней готовят и ею отапливают жилье.

Некоторые из здешних жителей стали настоящими героями легенд и образцами для подражания молодежи. О них рассказывается множество историй, обычно изрядно героизированных по сравнению с действительностью.

Самым знаменитым из здешних героев был один по имени Ситка-Чарльз. В свое время он незаконно промышлял морскую выдру и морского котика в Беринговом проливе. Шкуры этих животных имеют огромную ценность и пользуются таким спросом, что охоту на них решили запретить. Но Ситка-Чарльз еще много лет продолжал свое дело.

У него была прекраснейшая шхуна, как говорили – лучший парусник, когда-либо плававший в тихоокеанских водах. Но судов береговой охраны («таможенных крейсеров») становилось все больше и больше, и Ситку-Чарльза всячески преследовали. Однажды к югу от острова Шумагина он увидел такой крейсер, это «чудище» было снабжено не только парусами, но и паровой машиной. Но с запада подул штормовой ветер, и преследователь не смог его догнать. Чарльз направился на остров Баранова, и хотя та часть побережья еще не была нанесена в то время на карту, он знал эти воды вдоль и поперек. Если бы пришлось туго, он смог бы укрыться в той или иной бухте, поскольку сторожевой крейсер вряд ли стал бы рисковать и заходить туда ночью. Ветер стал стихать, и Чарльз понял, что единственным его спасением будет маленькая укрытая бухточка. Он зашел туда, как только стемнело, и благополучно стал там на якорь. Действительно, крейсер остался позади, он не решился заходить в бухту, к тому же Чарльза загнали в ловушку, и можно было подождать до утра. Ситка-Чарльз на шлюпке добрался до берега и повесил между двумя высокими елями фонарь, чтобы преследователи видели его и думали, что судно действительно там находится. Ночью погода совсем испортилась, он снялся с якоря, выскочил из бухты и направился на север через пролив между островами Баранова и Чичагова. Наутро, когда таможенники собрались его взять, птичка уже улетела.

После того как построили железную дорогу между Доусоном и Скагвэем, в Скагвэй приехало множество старателей, которые собирались отправиться домой на Рождество на последнем пароходе. Говорили, что пассажиры везли с собой золота на три-четыре миллиона долларов. Среди пассажиров была супружеская пара, которой повезло больше всех, они везли с собой много золотого песка. Прежде чем подняться на борт, они зашли в банк навестить директора – между прочим они рассказали ему и сколько золота нашли, и что везут его с собой. Тот настойчиво советовал им не рисковать и не брать золото, а купить чек; в пути может случиться всякое, и такое уже не раз бывало. Мужчина не хотел даже и слушать об этом, он был уверен, что лучше забрать все сокровище с собой, но жена, в конце концов, уговорила его купить чек на 20 000 долларов.

Как обычно, на борту таких пароходов было много шума и алкоголя. В четыре часа утра, когда они должны были обогнуть мыс при входе в Жюно, пароход врезался в скалу, корпус треснул, и пароход затонул на глубине 70–80 саженей. Сонные и полуодетые пассажиры высыпали на палубу, супружеская пара тоже. Мужчина надел на себя пальто, набил все карманы золотым песком, застегнулся на все пуговицы, прыгнул в море и пошел камнем ко дну. Юбки удержали жену на плаву, она единственная осталась в живых после этой катастрофы, на рассвете ее подобрал рыбак. От всего богатства у нее остался только тот чек на 20 000 долларов.

На пароходе мы познакомились также с несколькими норвежцами, которые, как и мы, отправлялись домой в Норвегию на Рождество, и собирались отплыть из Нью-Йорка тем же пароходом, что и мы. Мы договорились, что вместе поедem и по железной дороге. Но когда мы прибыли в Сиэтл, нам пришлось задержаться по делам на четыре дня, наши друзья-попутчики решили, что столько ждать они не могут, решили отправляться немедленно и предпочли Южно-Тихоокеанскую линию – они считали, что в это время года на северной линии, проходящей через Скалистые горы, можно застрять в снегу.

У нас, вынужденных так надолго задержаться в Сиэттле, времени также было мало, и если бы поезд опоздал, то мы рисковали опоздать и на пароход в Нью-Йорке. Однако нам сопутствовала удача, на всем пути снежных заносов не было, поезд шел по расписанию, а в Нью-Йорке у нас даже осталось время с запасом. Когда мы сели на пароход, то ожидали встретить там наших товарищей. Но мы их не увидели. Нам сказали, что никто из пассажиров, отправившихся по Южно-Тихоокеанской линии, не успел на пароход; они застряли в снегу где-то в горах на юге.

Каждое место на пароходе было занято счастливыми путешественниками, отправлявшимися на Рождество на родину. Большинство из них последний раз были в Норвегии 20, 30 а то и 40 лет назад, и они, как дети, ждали с нетерпением момента, когда снова увидят свои старые милые дома. Погода во время плавания была хорошая, мы наслаждались путешествием на большом комфортабельном пароходе. Во всей нашей компании воцарилось радостное предвкушающее настроение, когда мы прошли Шотландию и нам объявили, что прибытие в Норвегию ожидается завтра в пять часов утра.

На борту я познакомился с одной пожилой парой, они покинули Норвегию около 40 лет назад. Мы договорились выйти в пять часов, чтобы увидеть родину, как только она появится на горизонте.

Утро было тихим и ясным. Звезды светили тихим и теплым светом, как будто чувствовали предстоящую нам радость. Я быстро разглядел землю, казалось, что она уже близко. Но старики никак не могли ее различить. Я указывал старикам, старался направить их взоры. Прошло некоторое время, наконец, и они разглядели берег. И тут у них брызнули слезы. Старушка то всхлипывала, то смеялась:

— О, как я рада, что дожила до этого дня и снова увижу свою старую родину!

И она рассказала, как все эти годы, в трудах и лишениях она скучала и хотела вернуться домой.

— Америка была благословенной страной для нас и для многих других, но мы не могли забыть край, где провели детство, где выросли.

В течение многих лет самыми счастливыми для нее были часы, когда вместе со своими многочисленными детьми она играла в возвращение на родину.

Глава 2

Дома

Сразу по возвращении домой я получил запрос от русского правительства – не согласюсь ли я возглавить отряд для поисков некоторых русских полярных экспедиций, от которых уже давно не было известий, что вселяло тревогу. Точнее, дело было так: обратились к профессору Нансену с просьбой порекомендовать человека на место руководителя такого предприятия, и он посоветовал обратиться ко мне.

Речь шла о следующих экспедициях:

Экспедиция лейтенанта Седова на судне «Фока», норвежском старом китобое. Седов намеревался достичь Северного полюса, причем планировал пойти на север с Новой Земли, но если ледовые условия не позволят – тогда на Землю Франца-Иосифа, и оттуда уже на север.

Затем: экспедиция лейтенанта Брусилова, отправившаяся на судне «Святая Анна». Брусилов сначала хотел плыть к Новой Земле, затем через Карское море на Хатангу, а там зазимовать.¹⁴

Третья была экспедиция геолога Русанова на «Геркулесе». Он отправился со Шпицбергена, оттуда собирался на Новую Землю, затем на остров Уединения и затем в Берингов пролив. В экспедиции было восемь участников.¹⁵

Представитель Морского Министерства Брейтфус¹⁶ получил от Главного гидрографического управления в Петрограде полномочия вести со мной переговоры об условиях, на которых я возглавлю этот спасательный рейд-экспедицию, и о разработке его плана. Первый раз он приехал в Осло в начале нового 1914 года, и мы быстро договорились об условиях. Было решено купить самый лучший норвежский китобой. К счастью, в то время продавалось несколько хороших старых шхун. Я выбрал две из них, стоявшие в то время в Зандерфьорде – «Герту» и «Эклипс».

¹⁴ Подробнее о целях и задачах перечисленных экспедиций см. В. Ю. Визе. «Моря Советской Арктики», 1948.

¹⁵ В последней экспедиции В. А. Русанова участвовало 14 человек, включая экипаж «Геркулеса» и научный состав.

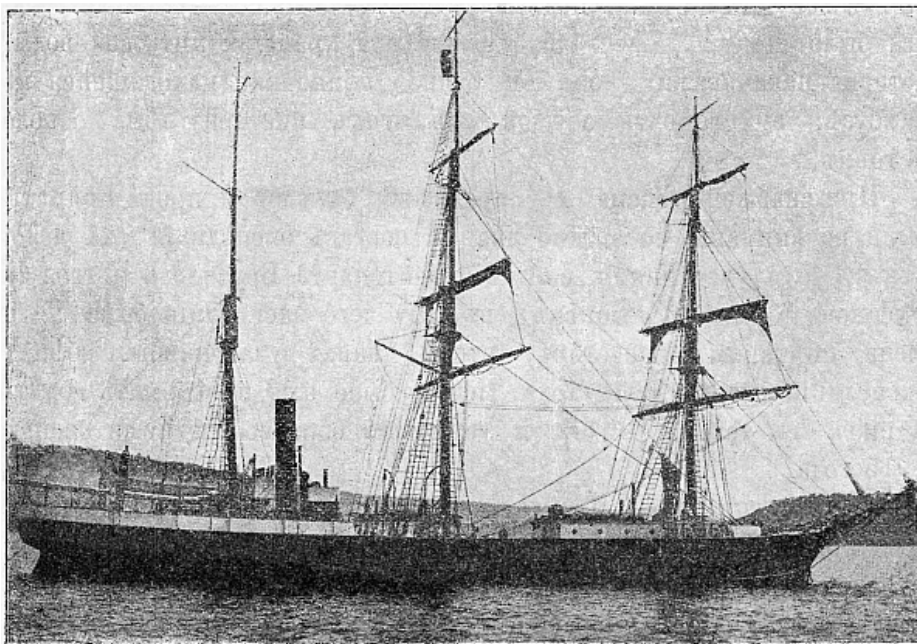
¹⁶ Л. Л. Брейтфус возглавлял гидрометеорологическую службу Главного Гидрографического управления Морского министерства, которой подчинялась Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) на «Таймыре» и «Вайгаче».



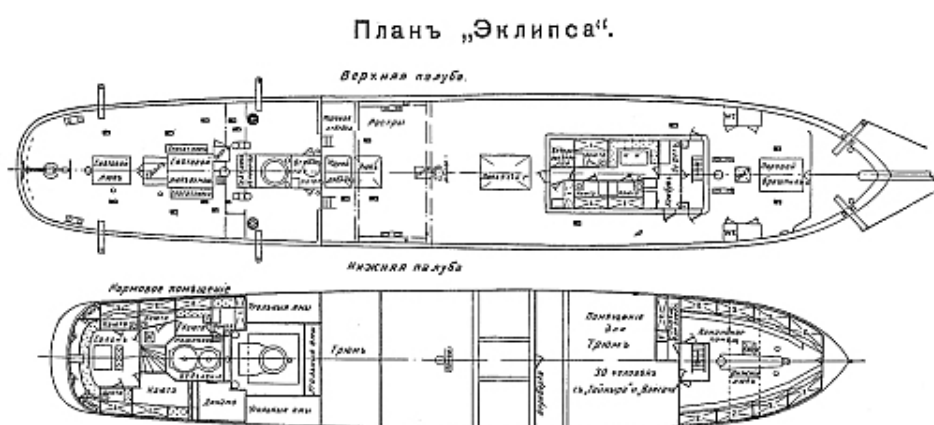
Л. Л. Брейтфус

«Герта», построенная в Зандерфьорде, была еще крепким судном. «Эклипс» построили в Абердине, он был одним из крупнейших, лучших китобойных судов, гордостью шотландцев. Необыкновенно внушительное и очень ладное судно, он был гораздо лучше «Герты», хотя и 48 лет от роду, в то время как «Герте» было не более 18 лет.

Оба судна требовали ремонта, вдобавок мы произвели замену оснастки. Кроме того, «Эклипс» кишел паразитами – крысами и клопами, и жить там было невозможно. Мы сняли всю внутреннюю отделку в каютах и часть отделки на корме, все судно выскребли и пропитали карболкой. Затем построили новую большую рубку, занявшую место от спуска в трюм до нескольких футов перед фок-мачтой. Там устроили новый камбуз, в небольшом помещении перед ним был спуск в каюты команды. За камбузом – большая кают-компания с тремя каютами с одной стороны и одной большой каютой с другой, кормовой стороны. Мачта тоже претерпела ряд усовершенствований. Заменили большую рею, появились новые паруса.



Экспедиционное судно «Эклипс». (Из архива семьи Евгеновых)



План «Эклипса»

И «Герту» основательно переоборудовали. Поменяли внутреннюю отделку, построили новый камбуз, новые каюты, новую марс-стенгу, новую большую марс-рею и новые якорные цепи. «Бюро Веритас»¹⁷ потребовало этого для обновления класса корабля.

¹⁷ «Бюро Веритас» – французская сертификационная компания. Была основана в 1828, первое название – «Информационное бюро для морских страховщиков». Существует до сих пор.

Сначала решили набрать норвежскую команду на оба судна. В качестве капитана «Герты» я хотел видеть Олуфа Ронеса, первого штурмана второй экспедиции на «Фраме», а в качестве начальника экспедиции я предпочитал кандидата философии Ивара Фосхейма, который тоже принимал участие во втором плавании «Фрама». Оба выразили свое согласие. Однако, насколько я понял, идея набора норвежской команды встретила жесткую критику в русской прессе. Хватило норвежского начальника и команды на «Эклипсе», поэтому на «Герте» такого уже не позволили. Начальником этой экспедиции назначили командора Ислямова, это был старый моряк с многолетним опытом плаваний в качестве командира маленькой канонерки на реке Амур.



ЛЕЙТЕНАНТЪ И. И. ИСЛЯМОВЪ.
СТАРШІЙ ШТУРМАНЪ БРОНЕНОСЦА
«СЕВАСТОПОЛЬ».
Награжденъ орд. св. Владиміра 4 ст.

Лейтенант И. И. Ислямов, 1904 г.

«Эклипсу» поручили поиски экспедиций Брусилова и Русанова, в то время как «Герта» должна была отправиться на поиски экспедиции Седова.

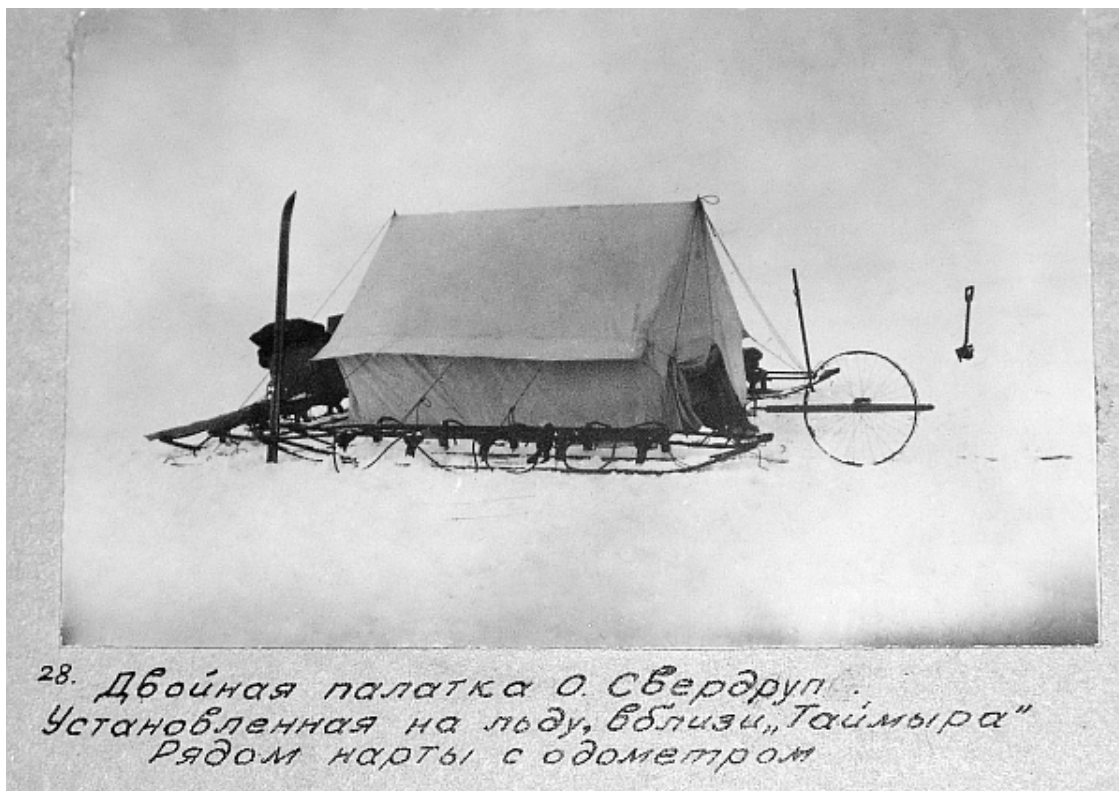
«Герту» отправляли на западное побережье Новой Земли, оттуда на Землю Франца-Иосифа, там она должна была оставить продовольственные депо. «Эклипсу» предписывалось следовать вдоль берега к мысу Челюскин, но мне дали более или менее полную свободу вести поиск так, как я считал целесообразным, ведь разыскиваемые могли оказаться и на восточном побережье Новой Земли.

Я получил приказ из Петрограда взять провианта на полтора года для разыскиваемых и на два года для собственного экипажа. Также решили, чтобы я оставил запас продовольствия на четыре месяца, распределив его по разным местам сибирского побережья, с картой и разъяснениями местонахождения этих депо. Кроме провианта, на наших судах был запас одежды для разыскиваемых.

На каждое судно полагалось по одному аэроплану, рассчитанному на шесть человек. Ящики для аэропланов, сделанные из двухдюймовых досок, были водонепроницаемыми, чтобы мы смогли, когда понадобится, вытащить их на землю, просто спустить на воду, отбуксировать на берег и затем распаковать и там вытащить летательные аппараты.

Аэропланы были французскими, и, судя по всему, отличными, они нам очень быгодились при исследовании побережья. Однако тут-то и была небольшая проблема – оба наши судна были слишком маленькими для транспортировки во льды этих колоссов. Мы взяли один из них на борт в Осло, но ему не хватило места на палубе, нам пришлось расположить его поперек судна, прямо на бортиках. Концы ящика торчали с обеих сторон судна на пару метров. Конечно, это никуда не годилось, и когда мы пришли в Александровск, то расстались с ним. Другой аэроплан послали в Варде почтовым судном. Зафрахтовали еще два дополнительных судна – «Андромеду» и «Печору», чтобы запасти побольше провианта, на борту «Печоры» мы разместили аэроплан, предназначавшийся для «Герты».¹⁸

Мы захватили также некоторое количество саней и лыж и множество материала для их изготовления. В таких путешествиях работа – спасение. Здесь есть и другое преимущество – когда делаешь такие вещи своими руками, то делаешь так, как тебе надо. Было заказано несколько палаток, мы также взяли с собой парусины, чтобы шить палатки самим.



¹⁸ Судя по документу «Рапорт морского летчика поручика по Адмиралтейству И. Нагурского начальнику Главного Гидрографического управления», опубликованного в «Летописи Севера № 1», 1949, это произошло лишь 20 июля (по старому стилю) в Александровске на Мурмане, откуда «Печора» доставила самолет «Фарман» в Крестовую губу на Новой Земле.

***Палатка норвежской конструкции и нарты с одометром
рядом с бортом «Таймыра». (Из архива семьи Евгеновых)***

Только к июлю мы закончили со снаряжением, а также поменяли флаги на судах – оба они должны были плавать под «русским добровольческим флагом» – флагом русского резервного флота.¹⁹

На следующий день «Герта» отправилась в плавание, «Эклипс» вышел несколькими днями позже.

Стюард, которого мы наняли в Осло, нахваливал свое искусство, однако вскоре оказалось, что он нам не подходит. Затем до нас дошли известия, что «Фрам» возвращается в Хортен из Буэнос-Айреса. Вместе с Руалом Амундсеном я отправился в Хортен, чтобы принять судно. Как только я встретился с нашим знаменитым стюардом Линдстремом, я спросил о его желании присоединиться ко мне на «Эклипсе». Мы быстро договорились об условиях. Это было в субботу вечером. Во второй половине дня в воскресенье он приехал в Осло, в 10 часов вечера сел на поезд в Берген, чтобы там подняться на борт «Эклипса». В Бергене мы уволили прежнего стюарда. Мне нужно было завершить дела со счетами и прочим, я присоединился к экспедиции только в Тромсе. Там и в Хаммерфесте мы взяли на борт уголь и кое-какое промысловое снаряжение.

В Хоннигсвоге мы расписались в береговой лоции и попрощались с Норвегией.

Состав экипажа «Эклипса», помимо меня, был следующий: капитан Копстад (*Зандерфьорд*), доктор Тржемесский (*Петроград*),²⁰ первый штурман Матиас Маркуссен (*Тьомо*), второй штурман и стрелок Йохан Абрахамсен (*Хортен*), третий штурман Уле Хансен (*Хаммерфест*), Йоханнес Хансен (*Тромсе*), Пауль Кнудсен (*Бронне*), Эйнар Стромберг Хальсбу (*Тромсе*), Йоханнес Мюре (*Тромсе*), Свердруп Нильсен (*Тромсе*), Сигвард Ларсен (*Тромсе*), кок Йохан Купионен (Финляндия), первый машинист Фредрик Эриксен (*Осло*), второй машинист Фритьоф Якобсен (*Хортен*), кочегары: Йохан Мартинсен (*Осло*), Уле Нильсен (*Осло*), гарпунер Брок (*Хаммерфест*), и телеграфист (*сначала это был немец, потом взяли русского*).²¹

¹⁹ Речь идет о кормовом флаге транспортных судов, комплектуемых вольнонаемным личным составом, под командой офицера. Он был утвержден 14 июня 1907 г. и представлял собой синее полотнище с Андреевским флагом в крыже (см. отчет И. И. Тржемесского, опубликованный в этой книге, с. 203).

²⁰ Работа И. И. Тржемесского, который был в экспедиции официальным представителем Морского Министерства и биографическая статья о нем опубликованы в этой книге.

²¹ Здесь речь идет о радисте Д. И. Иванове, роль которого в дальнейших событиях оказалась весьма значительной, поскольку через него шла связь «Таймыра» и «Вайгача» с Большой Землей. Однако по каким-то причинам (скорее всего личным) Свердруп не называет его по фамилии.

Глава 3

Александровск – Диксон

Нам повезло с погодой, и в шесть-семь часов пополудни в субботу, 1 августа, мы пришли в Александровск. «Герта» уже была там и, величаво-одинокая, стояла у пристани. Маленький город в глубине бухты выглядел пустынным и покинутым – нигде ни души. Единственным свидетельством человеческого присутствия был слабый дымок, поднимавшийся прямо к туманному вечернему летнему небу.

Здесь нас не беспокоили мытари-таможенники и иные грешники – портовые помощники, лоцманы, морские агенты или другие, являющиеся тут же, как только судно заходит в порт. Мы абсолютно спокойно вошли, вымеряя глубину, пока не отыскивали подходящее место, чтобы бросить якорь.

Пока команда убирала паруса, управлялась на палубе и отвязывала шлюпки, я заметил человека, кружившего в лодке вокруг судна. Похоже, он хотел зайти к нам на борт, но раздумывал. Я помахал ему, и он поднялся на палубу. Оказалось, что это капитан Шестранд, мой давний хороший знакомый. Он был саами, изучал одно время юриспруденцию, потом ему это надоело, и он отправился в море. После нескольких лет странствий он стал шкипером собственной шхуны. Теперь он уже много лет занимался здесь коммерцией, и, похоже, преуспел. Я пригласил его отужинать вместе со мной и доктором Тржемесским.

Шестранд рассказал нам, что объявлена война между Россией и Германией, и все уверены, что и другие страны в нее вскоре будут втянуты. Нас, наивных простодушных норвежцев, это известие ошеломило. Никто из нас даже и не думал о возможности мировой войны. Мы ничего не знали о европейской политике и ее интригах. Мы не ведали, что политика великих держав преследовала амбициозные цели, находившиеся за пределами национальных границ. Мы думали, что цель подобных амбиций – всего лишь досадить политическим противникам и победить их в бескровной войне.

Новость быстро распространилась по судну. Все были поражены. Меньше всего удивился немецкий телеграфист. Он только сказал:

«Ага, они начали это прямо сейчас, решили не ждать два года».

Шестранд далее рассказал, что вышел приказ о мобилизации всех военнообязанных моряков, и, чтобы собрать их всех из отдаленных районов в Александровск, послано два небольших парохода и несколько катеров. Их ожидали на следующее утро.

В этих районах лет так 70–80 назад обосновалось большое количество норвежских поселенцев, многие приходили сюда и позднее. Большинство из них стали тут зажиточными, некоторые были многосемейными.

Насколько я знаю, норвежцы всегда собирались там, где можно найти соотечественников, и таким образом они создавали небольшие норвежские колонии, практически не соприкасающиеся с русским населением. Русские также предпринимали множество попыток колонизации Мурмана, чтобы воспользоваться богатыми запасами рыбы в прибрежных банках²². Попытки заселить этот район беднотой из разных краев страны не увенчались успехом. Иного и не следовало ожидать. Люди, никогда не видевшие моря, никогда не добывавшие рыбу, не могут вскорости стать хорошими моряками или рыбаками. Многие из поселенцев не находили себе здесь места и старались вернуться обратно, к более привычной жизни.

²² Мель ограниченных размеров.

Лов рыбы в реках с давних времен был занятием лопарей. Протоки Кольского полуострова особенно богаты лососем, и лов начинается в начале года, по крайней мере, лосось обычно привозят в Петроград на оленях по зимней дороге.

Здесьние поселенцы, норвежцы и русские, очень отличаются друг от друга и религиозными верованиями, и обычаями и традициями. Точек соприкосновения между ними крайне мало. Русские – прирожденные земледельцы, в то время как норвежские поселенцы – прирожденные рыбаки, их интересы всецело связаны с морем. Русские – доброжелательный и миролюбивый народ, у них много добрых качеств, но они никогда так не были заинтересованы в рыбной ловле, как матерые норвежцы-рыболовы, поколениями ходившие в море. Отношения между двумя расами,²³ населяющими это золотое побережье Ледовитого океана, говорят, хорошие – они уважают друг друга. Но какого-либо тесного союза между ними не сложилось.

Большую часть военнообязанных, рожденных на Мурманском побережье, составляют чистокровные норвежцы, так и не пустившие свои корни в России. Это очевидно: они говорят по-норвежски, думают по-норвежски. Даже самые молодые, кто ни разу не видел свою историческую родину, тоскуют по Норвегии и мечтают, когда они, наконец, разбогатеют, вернуться обратно в свою страну, к своему народу.

В воскресенье пришло почтовое судно из Архангельска, оно направлялось через Александровск на запад в Варде, но спустя короткое время ему пришлось вернуться. Оказалось, от русского консула в Хаммерфесте пришла телеграмма, что четыре немецких миноносца прошли на восток. Судно получило приказ возвращаться в Архангельск.

Общая мобилизация собрала в городе много народа, семьи провожали своих сыновей, молодые жены – мужей, чтобы сказать им последнее «прощай». Все, казалось, были уверены, что те, кого они провожают, идут на верную смерть, и они их больше никогда не увидят.

Пожилой норвежский колонист Маттесен поселился здесь лет 30 назад и обосновался в Кильдине. У него было четверо военнообязанных сыновей, один из них был женат и взял с собой свою молодую жену с восьми–девятимесячным младенцем. Час за часом можно было наблюдать прогуливающуюся пару, катящую перед собой детскую коляску, они старались держаться подальше, в уединении. Пожилые внешне были спокойнее, но в каждом лице читалось горькое горе. Кругом было столько плача и душераздирающей скорби, что мне стало плохо, я быстро попрощался и поднялся на борт. Воевать за отечество, когда придет война – это естественно. Каждый добрый гражданин будет считать это своей обязанностью и с честью выполнит свой долг. Другое дело, когда речь идет о чужой стране.

Вечером «Эклипс» подошел к пристани, чтобы подготовиться к погрузке угля на следующее утро.

В три часа ночи пришел Тржемесский и сказал, что меня зовут на пристань к Ислямову, капитану «Герты», там собрались местные уважаемые люди.

Придя туда, я увидел, что толпа народу собралась сбрасывать уголь в море. Ислямов рассказал, что они приняли решение уничтожить весь запас, поскольку каждую минуту можно ожидать немецкие миноносцы, и нужно помешать им запастись топливом. Он спросил, не предоставлю ли я свою команду, чтобы помочь. Я ответил, что не хочу, чтобы мои люди принимали участие в этой работе, но лучше начну грузить уголь, нужный мне для плаванья. Я доказывал, что вряд ли немцы зайдут сюда, в такое захолустное местечко, хотя они и направляются в Архангельск: это будет для них потеря времени. Если бы их послали на север, тогда они постарались бы побыстрее выйти из Белого моря и побольше навредить тут.

²³ Точнее, народами. Хотя верно, что русские в своей деятельности в то время более связаны с земледелием, чем норвежцы, это не относится к поморам, северной общности русского народа, традиционно на протяжении веков занимавшейся морскими промыслами.

Но Ислямов настаивал, что уголь нужно уничтожить. На случай, если они не успеют сбросить его в море, капитан собрал несколько бочек с бензином и керосином и закатил их на угольную кучу. Если увидят, что немцы заходят, то их зажгут. «Хорошо, – сказал я, – но тогда сгорит и весь город, так что лучше оставить все, как есть». Спор то разгорался, то утихал, но спустя некоторое время от мысли уничтожить угольный склад отказались полностью.

Ислямов выставил караул на возвышенностях вокруг города, они должны были подать сигнал, как только увидят врага. Он был готов покинуть судно, едва часовые с гор станут сигнализировать: собрал часть своих самых ценных вещей, среди прочего кое-какие туалетные принадлежности, смену белья и еще кое-что по мелочи, завернул все это в плащ и положил узел около трапа, чтобы тут же подхватить его, когда будет покидать судно. Ислямов считал, что нужно укрыться в горах и выждать, пока враг не уйдет.

Днем небольшой таможенный крейсер с пушкой размером не больше старинного церковного ключа привел в гавань немецкий пароход, груженный лесом, из Архангельска. Немецкий капитан, мужчина лет 30, только что женился и взял с собой молодую жену. Когда они зашли в порт, им всем приказали быстро садиться в шлюпки, никому не разрешили взять с собой вещи. Даме пришлось выходить на берег в домашних туфлях. Их разместили у Шестранда.

Немецкое судно поставили на якорь в самом глубоком месте. После обсуждений решили, что его следует отвести ко входу в гавань и там затопить. Попробовали поднять якорь, но он лежал так глубоко, что лебедка не справлялась. Тогда за несколько часов работы отсоединили цепь. Потом катера и несколько шлюпок отбуксировали судно и оставили его у входа в гавань. Кингстон в машинном отделении открыли, надеясь, что судно быстро затонет. Однако вода заполнила только машинное отделение, судно было нагружено лесом и ушло под воду только до палубы. Затем его отнесло течением в тихую бухту с красивым песчаным пляжем. Похоже, там ему будет покойно.

В течение дня пришло известие, что наш немецкий телеграфист отправил собственную телеграмму в Берлин, что, конечно, было противозаконно. По этой причине его интернировали к остальным немцам и Шестранду.

В четыре часа утра немцев разбудили. Им дали пять минут на сборы, затем повели через перешеек к Кольскому заливу, откуда их должны были отправить на катере в Колу. Никому из этих несчастных не позволили взять какие-либо вещи с корабля, жена капитана по-прежнему была в своих домашних туфлях. Они попросили прислать им что-нибудь из их пожитков, но получили отказ.

Затем мы телеграфировали в Петроград, что нам нужен новый телеграфист. Обращались к разным важным чиновникам, но не получили ответа. Между тем на борт «Эклипса» был загружен весь уголь, который мы смогли взять, инструменты и карты, присланные экспедиции из Петрограда, а кроме того, еще 29 собак.

Прождав телеграмму день или два, в среду утром, 6 августа, нам, наконец, пришел приказ отправляться. Нового телеграфиста мы получим в Югорском Шаре.

«Герта» взяла запас провианта на два года для собственного экипажа примерно в 30 человек, и на полтора года – для экипажа разыскиваемого судна, состоявшего из 34 человек. Шхуна была загружена полностью, если не сказать перегружена. Когда мы пришли в Александровск, оказалось, что Ислямов заказал примерно такое же количество провианта там, поскольку он считал, что русский провиант будет гораздо лучше, нежели тот, что он получил в Осло.

Конечно, все это погрузить на «Герту» не представлялось возможным, поэтому он зафрахтовал «Печору» и «Андромеду» сопровождать его до Новой Земли. Часть провианта русские собирались оставить живущим там поселенцам.

Приказ об отплытии от Гидрографического управления из Петрограда мы получили в три часа утра, а в пять вышли из залива. Был густой туман, ничего не было видно в нескольких метрах от носа судна. Для вражеских кораблей эта погода как раз была бы самой благоприятной.

Мы маневрировали вперед, пока не прошли Кильдин, и затем взяли курс на Новую Землю. Туман не оставлял нас почти на всем пути, пока мы не вышли на долготу острова Долгого, тогда туман рассеялся и стало видно сияющее солнце. Оттуда мы взяли курс на Югорский Шар, и вечером встали на якорь у Хабарова, в обычном месте для стоянки на глубине семи саженей.

В понедельник, 10-го числа, в шесть утра мы с доктором Тржемесским и кочегаром Уле Нильсеном отправились на моторке на восток, на телеграфную станцию за телеграфистом. Мы взяли на буксир маленькую плоскодонку, чтобы добраться до берега, не замочив ноги. Здесь вдоль всего берега очень мелко, так что причалить на лодке с такой осадкой, как наша моторка, будет трудно.

Через пару часов мы добрались до станции, нас тепло приняли управляющий и его помощник. Живущие в таких отдаленных местах очень рады гостям. Посторонних они практически не видят. Один раз в год к ним приходит транспортное судно с провиантом и всякими необходимыми вещами, и это для них единственный контакт с миром.

Разумеется, такой случай упустить было нельзя. Здесь подготовили грандиозное торжество, *grande fiesta* по старинной русской традиции. И эти ребята умеют праздновать! Могу подтвердить, что праздник во всех отношениях удался и удовлетворил даже самых требовательных гостей.

Но управляющий не получил никаких распоряжений насчет передачи кого-нибудь из своих людей на «Эклипс». Один телеграфист очень хотел присоединиться к экспедиции, но он, конечно, не мог покинуть станцию без разрешения высшего начальства.

Нам ничего не оставалось, как снова посылать телеграммы – в Морское министерство, в почтовое управление и к районному начальнику телеграфной службы. Районный начальник оказался в данный момент на борту государственного телеграфного судна, которое стояло у острова Вайгач.

Весь день ждали мы ответа на наши телеграммы, но тщетно. Только поздно вечером пришел, наконец, ответ от районного начальника. В Югорском Шаре телеграфиста нам не дадут. Однако человека можно взять у него, но чтобы забрать его нам нужно отправляться на Вайгач.

Это нас не очень устраивало. Путь длинный, а времени мало, кроме того, нам следовало экономить уголь. Но делать нечего, нужно было соглашаться. Поэтому мы поспешили обратно на «Эклипс», и в четыре утра были уже там.

Один из телеграфистов с Югорского Шара рассказывал, что в Хабарове жил один русский, который провел зиму на борту «Святой Анны», когда она зимовала на Новой Земле. Я захотел встретиться с ним и расспросить поподробнее о плавании «Святой Анны». Поэтому мы вместе с Тржемесским снова отправились на берег, нашли этого человека, но оказалось, что о «Святой Анне» он знал не больше нас. Его знакомство с этим судном ограничивалось, как выяснилось, тем, что он нанес команде визит, когда они проходили Хабарова.

На берегу мы встретили местного священника. Он любезно пригласил нас выпить чаю. Перед тем, как отправиться обратно, он обязал нас пойти и посмотреть большой колодец, который он сам выкопал и очень этим гордился. Мы последовали за ним, чтобы посмотреть на это чудо. Пришли мы на место и увидели ямку в 20 дюймов по периметру и пять-шесть дюймов глубиной! Его восторгам по поводу этого прекрасного, выкопанного им самим колодца не было пределов. Яма располагалась так, что в нее собирались стоки из домов и всякого рода нечистоты – собачьи, оленьи и т. п. Но самое забавное вот что: когда мы с

Нансеном посещали это место во время нашей первой экспедиции на «Фраме» в 1893 году, то тоже встретили здесь священника, который сиял от восторга и хотел показать нам свой чудесный колодец. Место было то же самое, та же самая яма и «прекрасная, чистая» вода выглядела так же неаппетитно.

Скорее всего этот «колодец» выкопали много лет назад монахи, а участие священников в этом деле сводилось, судя по всему, к паре лопат земли в год, чтобы поддерживать сие чудо в порядке.

За время нашего отсутствия на «Эклипсе» устроили генеральную уборку, а также вычистили судно на три фута от ватерлинии, так как в норвежских водах оно покрылось толстым наростом.

12 августа мы двигались на восток через пролив и встали на якорь напротив телеграфной станции Югорская. Мы с доктором Тржемесским сошли на берег, чтобы узнать, не было ли телеграммы из Петрограда. Нет, не было, не было и телеграммы от районного начальника – впрочем, мы так и предполагали.

Управляющий телеграфом и один из инженеров захотели опробовать наш телеграф. Они пошли с нами на судно и вскоре определили, что он в полном порядке.

Тут, наконец, пришла телеграмма из Петрограда, что можно идти на Вайгач и взять там обещанного телеграфиста.

Пока мы ожидали окончательного разрешения на отплытие, туман сгустился и встал стеной, но мы отправились на восток к острову Вайгач и вошли в Карские ворота – пролив между Вайгачом и Новой Землей. Там нам пришлось бросить якорь, я не стал рисковать и пробираться по этим опасным водам в густом тумане, к тому же там очень сильное течение.

Во второй половине дня 14 августа туман рассеялся, мы рванули вперед и начали подчаливать к телеграфной станции, но вскоре остановились, так как увидели, что судно-телеграф собирается уходить. Мы с доктором Тржемесским поднялись к ним на борт и поговорили с районным начальником о нашем телеграфисте. Он хотел дать нам ученика, а не обученного телеграфиста. После долгой дискуссии мы в конце концов получили телеграфиста, который, как нам сказали, полностью обучен – ранее он служил на станции на Вайгаче.

Затем мы отправились на восток вместе с судном-телеграфом.²⁴ Мы взяли курс на остров Белый или «Квитой», как называли его норвежские промышленники, а судно-телеграф отправилось с провиантом на телеграфную станцию Маре-Сале на побережье Ямала. Люди там всю зиму сильно страдали от цинги. Один человек умер в начале апреля, теперь у них почти не осталось провианта, а то, что осталось, не годилось в пищу. Двое служащих отправились на охоту три-четыре дня назад, но до сих пор не вернулись. В ужасных условиях жили эти люди. Они заболели один за другим из-за плохого питания, которого еще и не хватало. Мне рассказывали, что за снабжение отвечал районный начальник, и он отправлял им в основном подпорченную солонину и рыбу. На борту судна-телеграфа они решили раз что-то из этого приготовить, но никто даже не согласился попробовать, кроме самого начальника – он делал вид, будто все вполне съедобно.

²⁴ Речь идет о пароходе, выполнявшем регулярные рейсы по доставке почты и грузов в населенные пункты на побережье.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.