

Отто Свердруп



# Под русским флагом

[ В поисках  
пропавших  
русских экспедиций ]



Paulsen

Отто Свердруп

**Под русским флагом**

«Паулсен»

## **Свердруп О.**

Под русским флагом / О. Свердруп — «Паулсен»,

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 Свердрупа дополнены дневниками ходившего вместе с ним доктора И. И. Тржмесского, непосредственно представлявшего Морское министерство России в этой экспедиции.

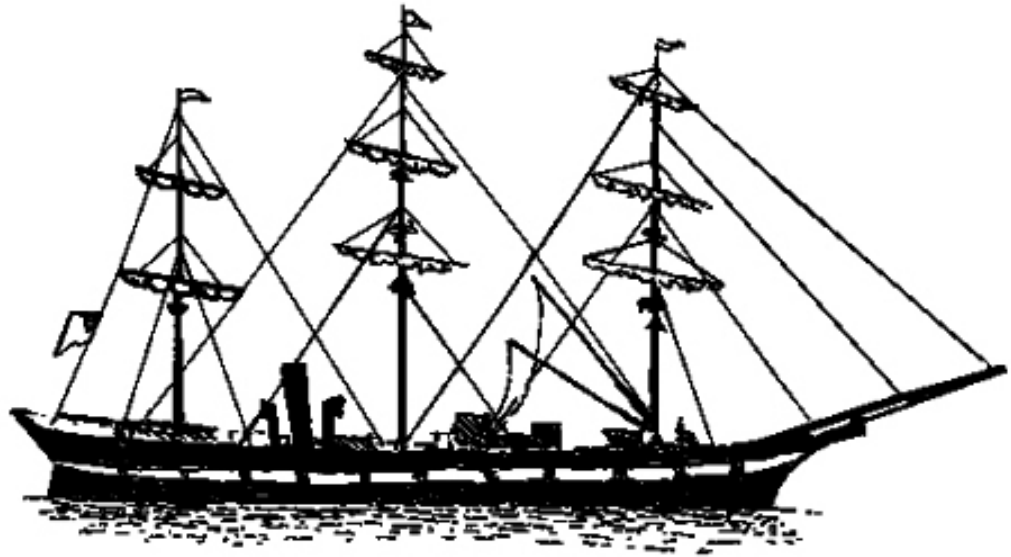
© Свердруп О.

© Паулсен

## Содержание

Полярный исследователь Отто Свердруп	7
Конец ознакомительного фрагмента.	23

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



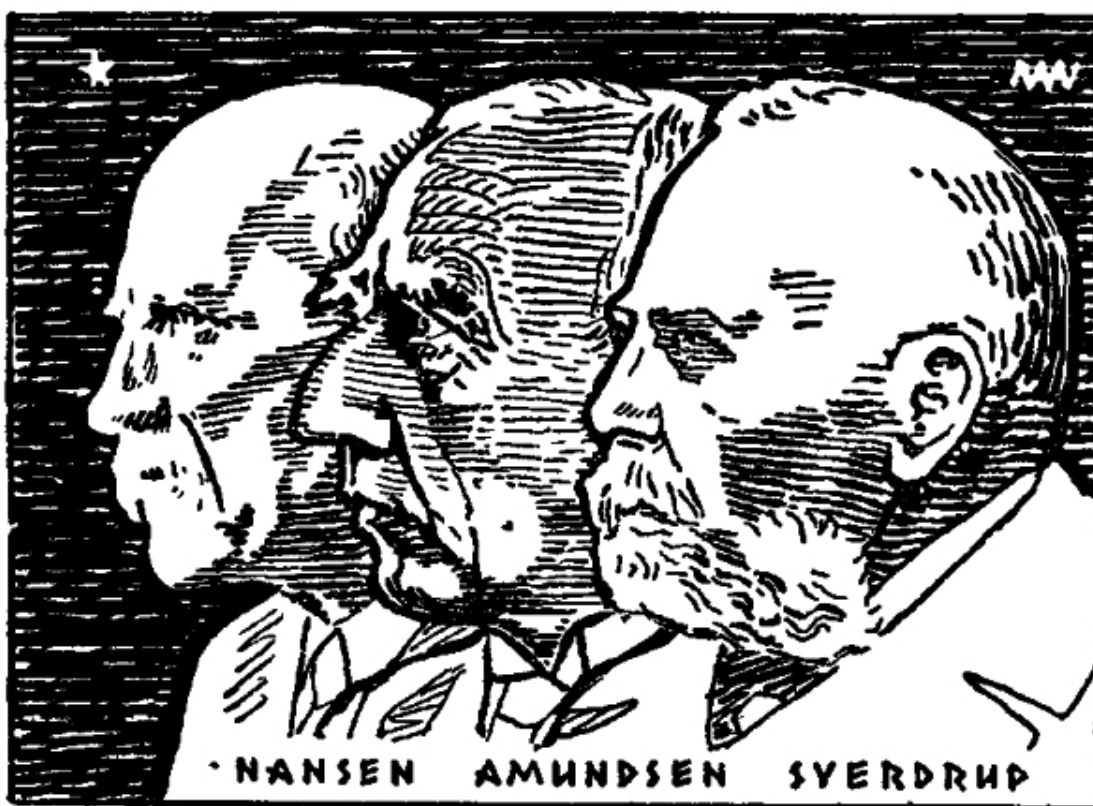


*Отто Свердруп (1854–1930), норвежский полярный капитан и исследователь. (Из фондов РГМАА)*



## 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.

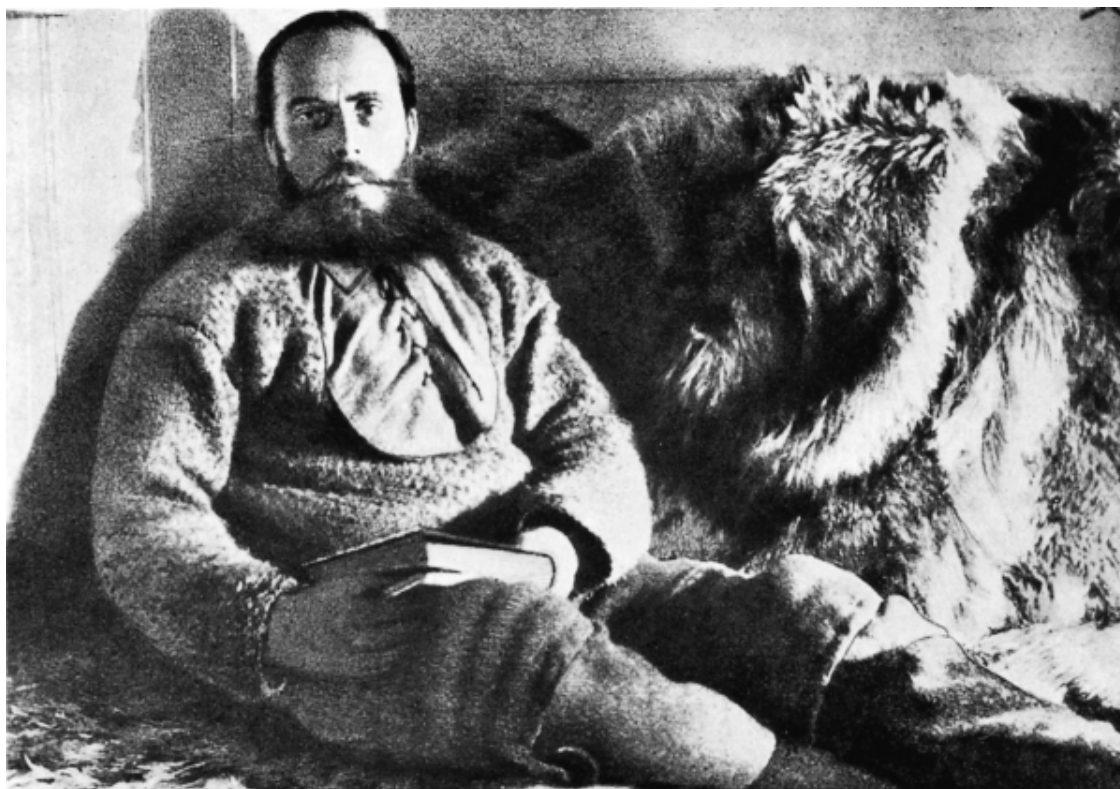
### Первое пересечение ледникового покрова Гренландии (1888–1889)

Первоначальный план этой экспедиции Нансена его оппонентами был назван чистым безрассудством, что создало ее руководителю немало трудностей при подборе участников. Начи-

нающий 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 шестами 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 Кри-



стиансеном 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 экспедицию в надежде использовать оленьи 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 втроем 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 нунатаков<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> Скалы, поднимающиеся над поверхностью ледника и обтекаемые им.

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».

«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 °С, 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 лед-

ника вещи. Затем Нансен и Сведруп 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 коллек-

ции, 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 принимать меры по сохранению судна в целости 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».

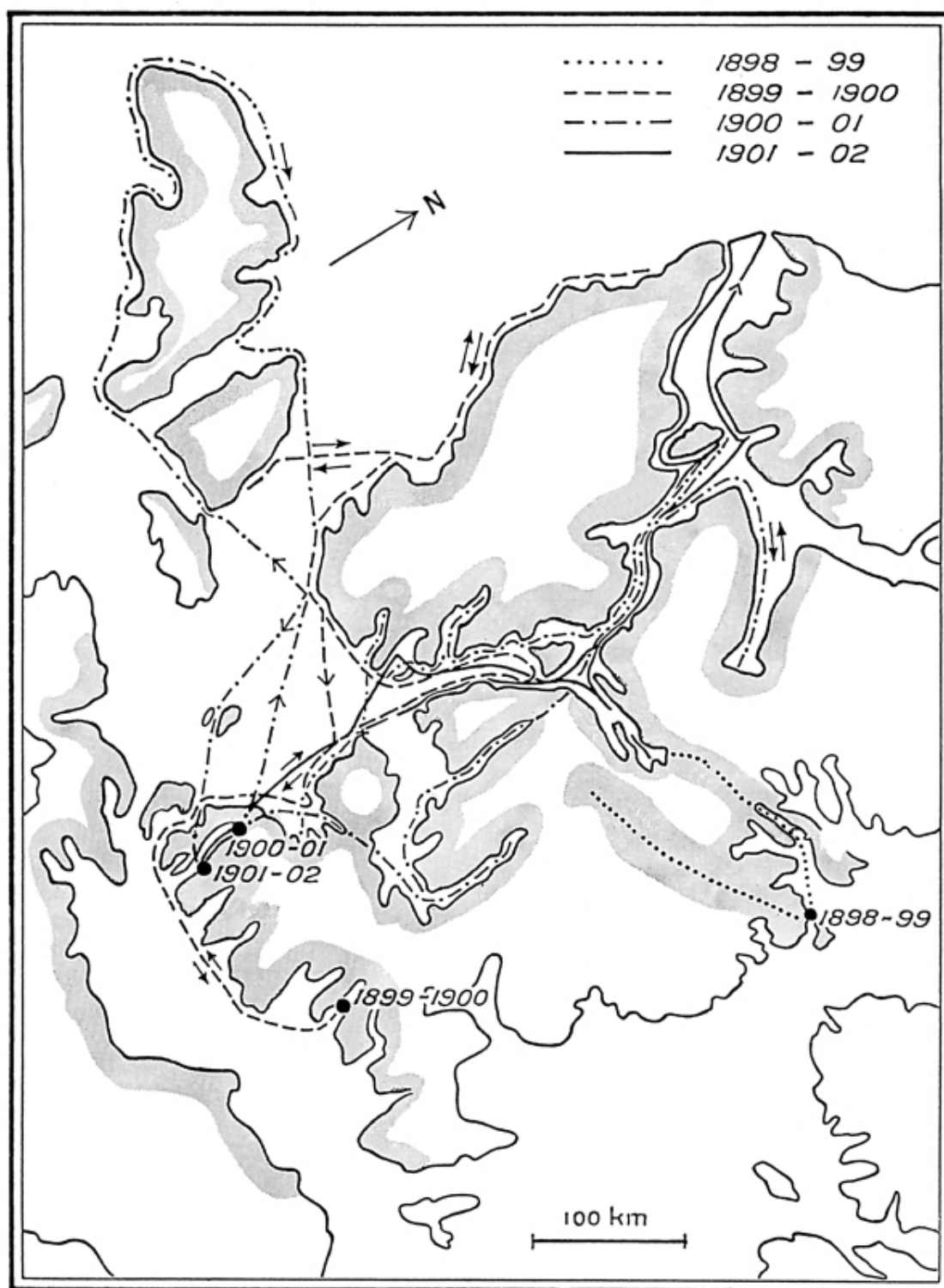
«Мы совсем не боялись, что „Фрам“ в самом деле может быть раздавлен льдами; однако, возможность этого отрицать не могли и нашей обязанностью было к этому подготовиться. Мы приложили немало стараний и трудов, чтобы застраховать себя от всяких неожиданностей».

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». Кругочками 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 правильный регу-



лярный 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 Элсмира, 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 Симмонс<sup>2</sup> 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, Фостгейм 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 Схея охватили продолжение пролива Юрика на севере, обнаружив самостоятельный пролив Нансена с наиболее северной оконечностью острова Аксель-Хейберг, мысом Свартенвог<sup>3</sup>. Четырехлетняя экспедиция Свердрупа завершилась благополучным возвращением на родину. Таким образом, старая проблема – достижение Северного полюса, – направила деятельность Свердрупа в ином направлении – 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 нерадостные

<sup>2</sup> Назван в честь ботаника экспедиции.

<sup>3</sup> На современных картах – Столуэрти.

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 своевре-

менная 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 радиограмме в Главное Гидрографическое управление Вилькицкий следующим образом описал свои планы при неблагоприятном завершении зимовки: «Если повторится подобное<sup>4</sup> 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. Поход, назна-

<sup>4</sup> Как в 1914 году.

ченный 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»<sup>5</sup> 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 льдах, который к 16 февраля

---

<sup>5</sup> Вскоре после описываемых событий его переименовали в «Малыгин».

через Карские Ворота уволок пароход в Карское море. В угольных ямах «Соловья Будимировича» оставалось всего 50 тонн топлива.

## **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.