





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

Отто Свердруп

Под русским
флагом



Paulsen

2014

УДК 82-992
ББК 84-4
С24

Перевод с норвежского
С. Машковой-Хоркиной

Перевод с норвежского осуществлен
при финансовой поддержке
фонда NORLA

This translation has been published
with financial support of NORLA

Рисунок на обложке *Л. Грив*

Отто Свердруп.
Под русским флагом. М.: Paulsen, 2014. – 224 с., илл. – 45.

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 отзываясь о русских полярниках, восхищаясь их мужеством, дисциплинированностью, душевностью.

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

Содержание

7	В. С. Корякин ПОЛЯРНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ ОТТО СВЕРДРУП
35	Отто Свердруп ПОД РУССКИМ ФЛАГОМ
175	И. И. Тржемесский ЭКСПЕДИЦИЯ НА «ЭКЛИПСЕ» для поисков экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова
213	Н. А. Кузнецов МОРСКОЙ ВРАЧ И. И. ТРЖЕМЕССКИЙ – участник экспедиции Отто Свердрупа на «Эклипсе»

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 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



[Отто Свердруп в своей каюте на борту судна «Фрам»]

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».

Здесь злая полярная судьбина нагнала участников предстоящего похода: одна из шлюпок получила повреждение, требовавшее ремонта. Нансен особо отметил, что «Свердруп с Кристиансеном 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 64⁰ с.ш., у устья фиорда, отмеченного на современных картах как Кангерд-лугссуатсиак 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 нунатаков¹ Ринка и Хелланда, различимых на северо-востоке. Стоял легкий мороз в пределах – 5⁰ С, причем снежная по-

верхность 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 Кристанхоб, 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».

«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 Диттриксон 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 – 18⁰ 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 ледника 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 от-

крывателя – 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 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 они пригодились 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.

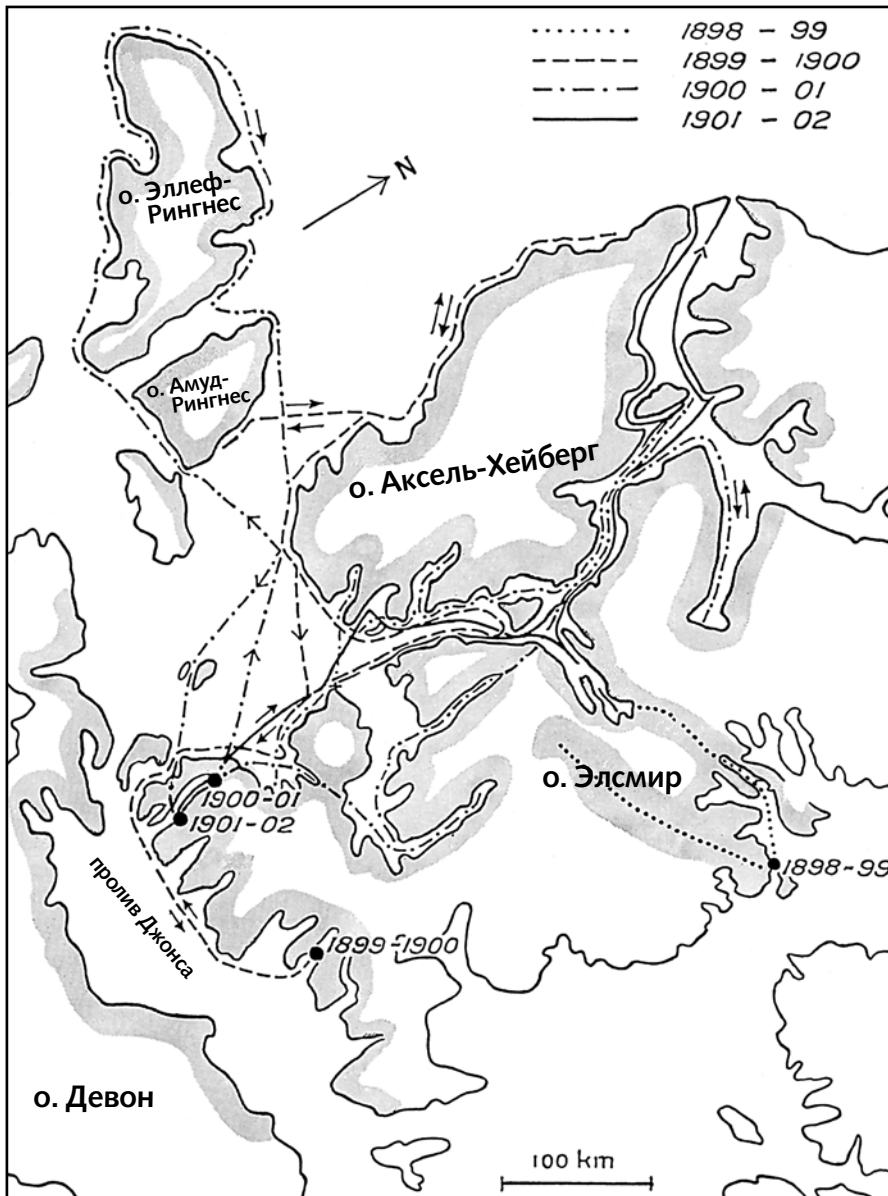
Второе направление его деятельности заключалось в сохранении судна – в частности, от воздействия льда. «Фрам, как я уже говорил, – писал позднее Свердруп, – оказался с первой недели мая впаянным в крупную льдину, которая с каждым днем уменьшалась... Кромки ледяных полей при подвижках со страшной силой 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



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»

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.

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

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 79⁰ с.ш., по представлениям того времени рассекающим поперек громадный остров Элсмира, западные границы которого оставались неизвест-



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 Фоскейм – 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

ными. 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 Хэйберга.

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 Свартен-вог³. Четырехлетняя экспедиция Свердрупа завершилась благо-

² Назван в честь ботаника экспедиции.

³ На современных картах – Столуэрти.

получным возвращением на родину. Таким образом, старая проблема – достижение Северного полюса, – направила деятельность Свердрупа в иное направление – ликвидации белых пятен, выдвигнув 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 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 92⁰ 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 радиобмене 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 радиограмме 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. 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 молодецватый», – 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 ма-



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

ститого 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.

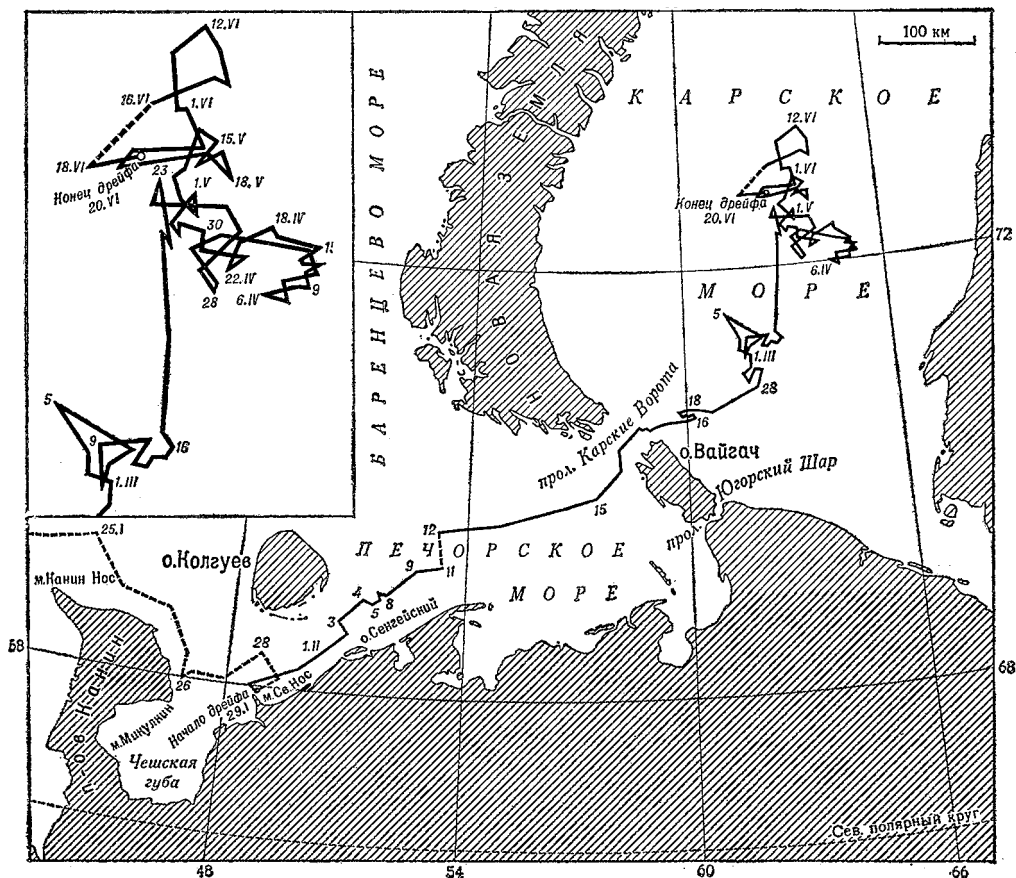
Отметим, что позднее «Эклипс» служил под красным флагом в арктических морях и был переименован в «Ломоносов», подвергшись значительной перестройке. В частности, его парусное вооружение барка было изменено на косые паруса по типу шхуны, отчего внешний облик исторического судна значительно изменился. Это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

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 аспектом. 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

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



Дрейф ледокольного парохода «Соловей Будимирович». Пунктирная линия обозначает самостоятельное продвижение парохода. Сплошная линия – дрейф парохода (Летопись Севера № 5, 1971, с. 79)

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

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

9 марта с дрейфующего судна радировали: «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

⁷ Позднее переименован в «Красин».

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 «Ш Интернационал» (капитан Мукалов). Штурманский ученик⁸ с «Ш Интернационала» отметил, что «при подходе к п/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 отощавшими... 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 пленном Англией „Святогоре“ в Норвегию, обнаружив этим свою англо-истинно русскую природу. Рабочие же и крестьяне, бывшие на „Соловье Будимировиче“ пошли за „Ш 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“, увенчанная 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 можно утверждать, что без участия Свердрупа Нансен скорее всего не оказался бы тем са-

⁹ БАИ, № 1, 1931, с. 20.

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

мым 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.

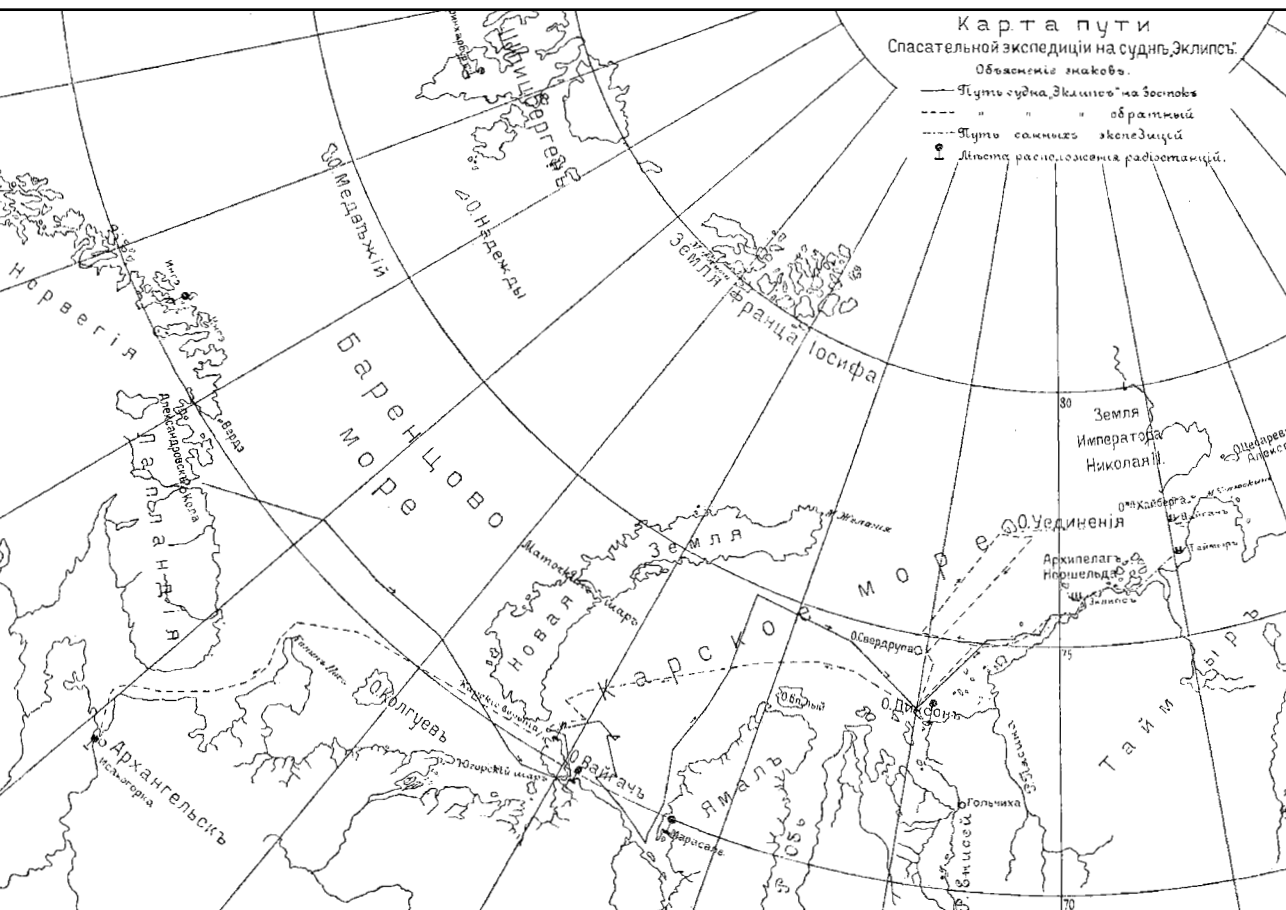
*В. С. КОРЯКИН,
доктор географических наук,
Почетный полярник,
Почетный член Русского географического общества*

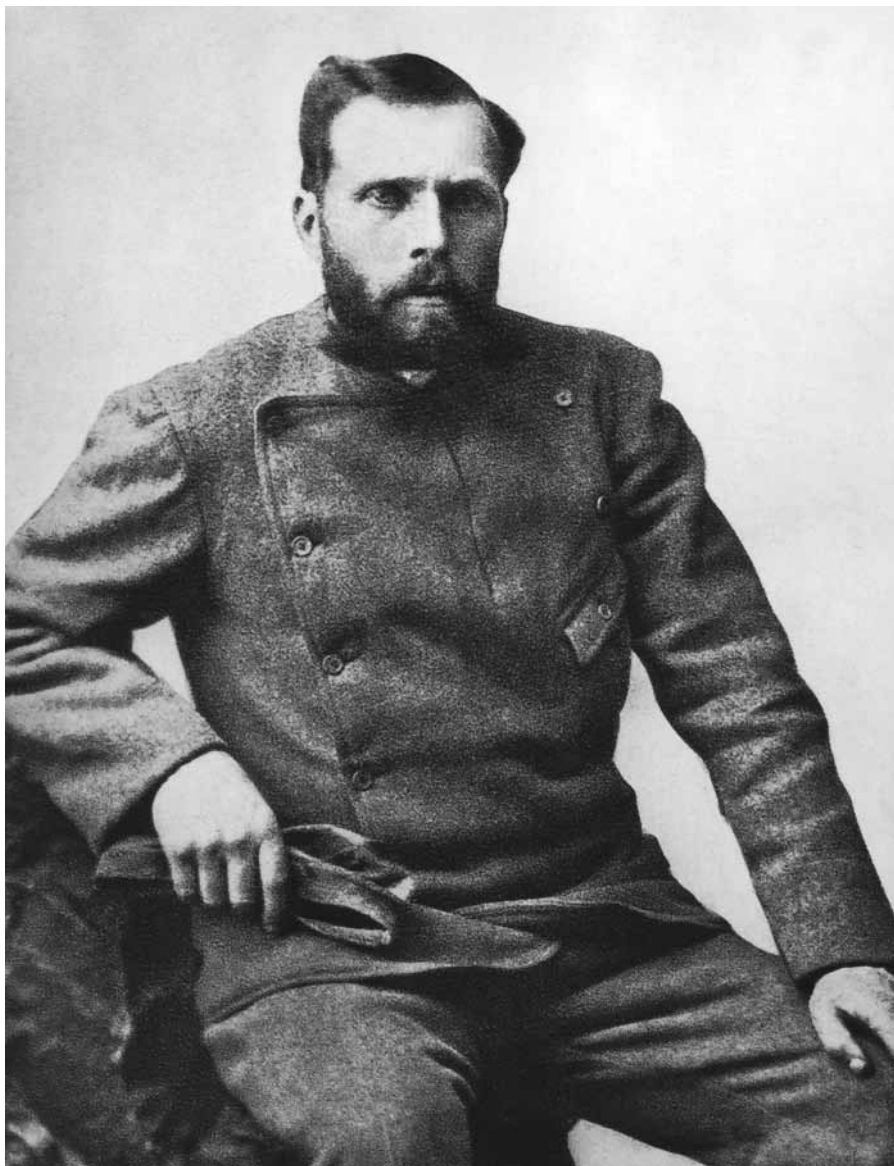


Отто Свердруп

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 Кинофонофото документов)

ГЛАВА 1. Аляска

Лето и осень 1913 года я бродил по девственным лесам Аляски вместе с двумя бывальыми 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 длинной. 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 милью за мильей, 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-кадьак 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 жадой 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 вызволить 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 Джуно¹. Была характерная для Аляски погода, один из жутких холодных осенних дней с мелкой, ледяной моросью, чем-то средним 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 царил лихорадочный 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

¹ В то время важнейший экономический центр территории Аляски у подножья Скалистых гор, основан в 1888 году. Сейчас столица штата Аляска.

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-четырёхдюймовыми 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 «непрошеного 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 рискнем». – «Хорошо», – ответил мастер (по крайней мере, теперь ему не приходилось 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.

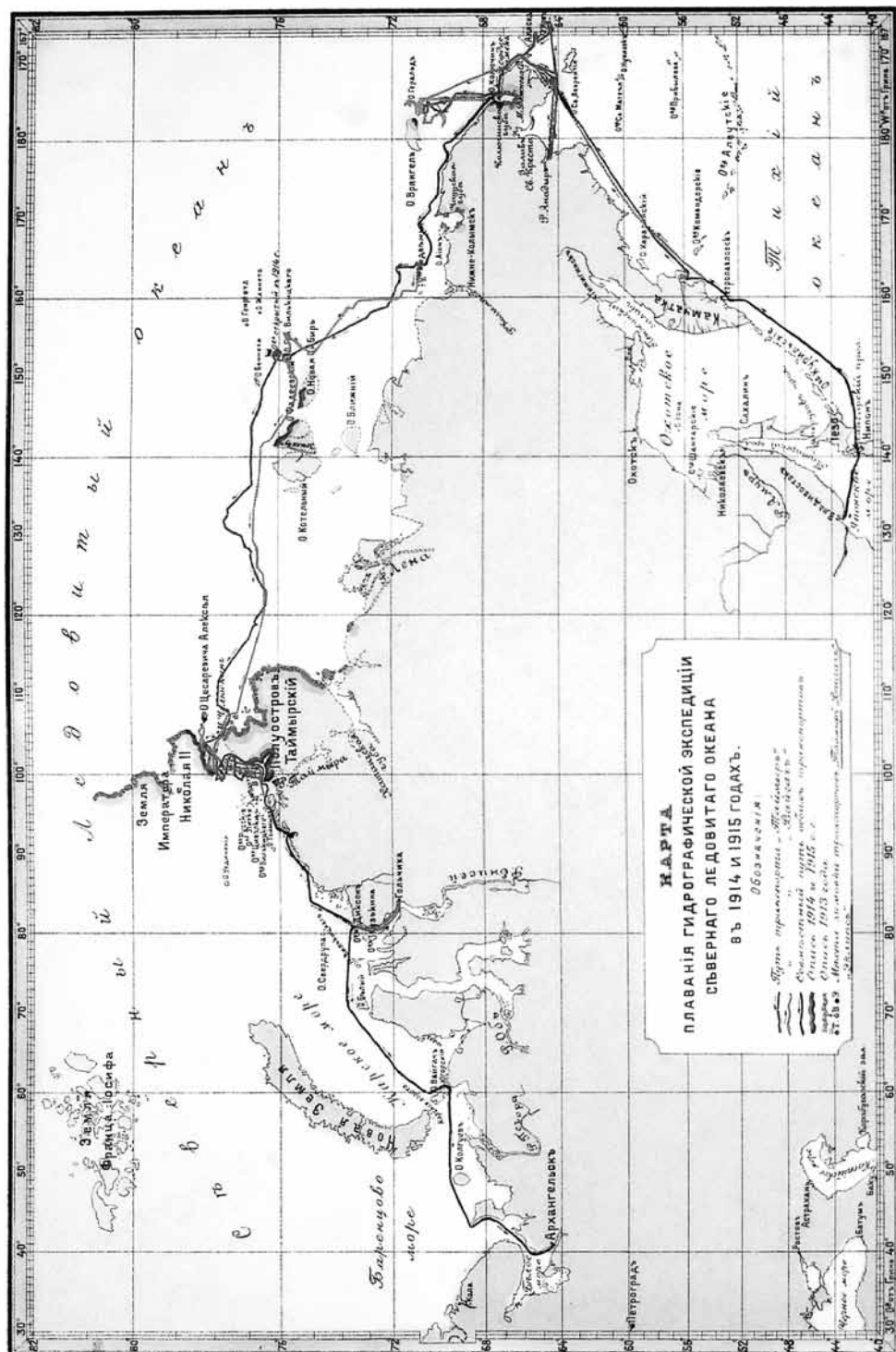
Причиной тому был хозяин гостиницы. Мы оказались самыми первыми его постояльцами, которых он и занес в свою регистрационную книгу.

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».²

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».³ Они имели водоизмещение в 1500 тонн и могли взять на борт 500 тонн угля, т.е. достаточное количе-

² На современных картах – архипелаг Северная Земля.

³ Это замечание справедливо лишь частично, подробнее см. работы Старокадомского, 1946, Евгенова, Купецкого, 2012.



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

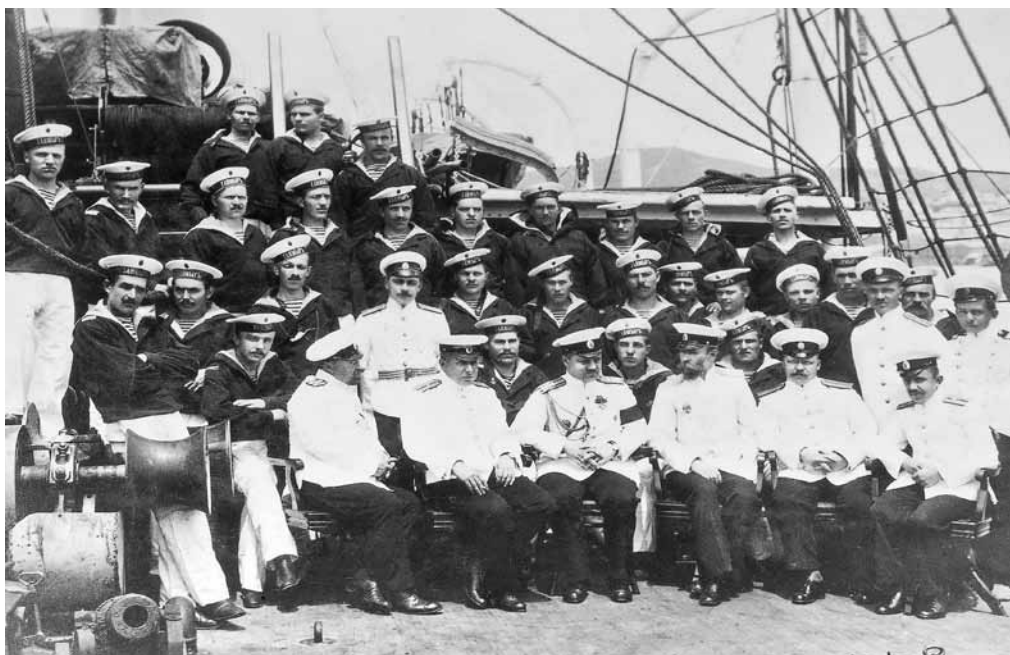
ство для скорости в восемь узлов в течение 60 дней или для плавания по акватории в 12000 кв. миль.

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 провернуть дельце с „подсолненными участками“». Ему вскоре стало ясно, что здесь дело нечисто, и он посвятил в него все машинное отделение. Затем вы-



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. Пруссов, 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. Серебренников, 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. Чашин, матрос I статьи Т. П. Кузнецов.

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

брал 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.

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 промыслял 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 поедем 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-Ти-

хоокеанскую 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 соглашусь 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.⁴

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.⁵

Представитель Морского Министерства Брейтфус⁶ 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».

«Герта», построенная в Зандерфьорде, была еще крепким судном. «Эклипс» построили в Абердине, он был одним из крупнейших, лучших

⁴ Подробнее о целях и задачах перечисленных экспедиций см. В. Ю. Визе. «Моря Советской Арктики», 1948.

⁵ В последней экспедиции В. А. Русанова участвовало 14 человек, включая экипаж «Геркулеса» и научный состав.

⁶ Л. Л. Брейтфус возглавлял гидрометеорологическую службу Главного Гидрографического управления Морского министерства, которой подчинялась Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) на «Таймуре» и «Вайгаче».



[Л. Л. Брейтфус]

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.

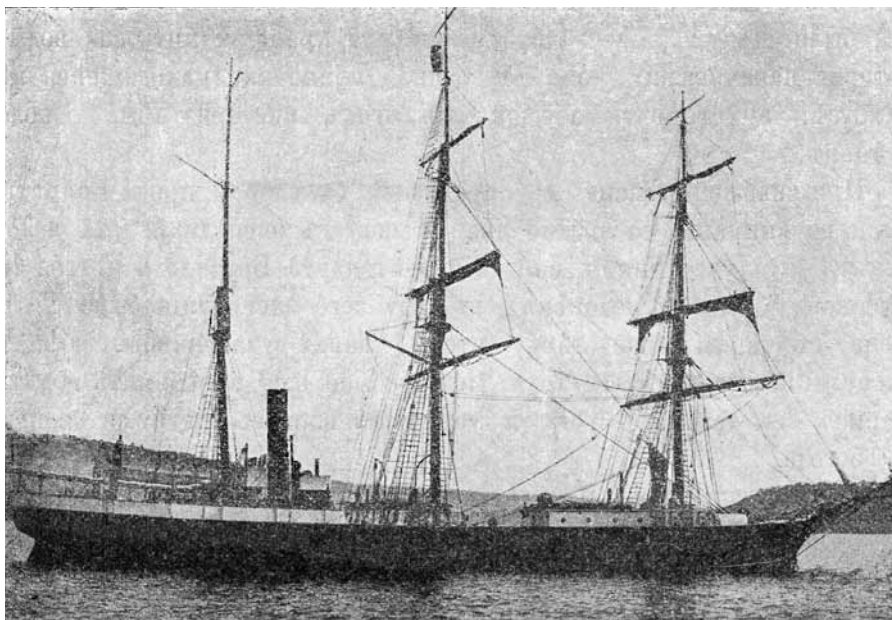
Оба судна требовали ремонта, вдобавок мы произвели замену оснастки. Кроме того, «Эклипс» кишел паразитами – крысами и клопами, и жить там было невозможно. Мы сняли всю внутреннюю отделку в каютах и часть отделки на корме, все судно выскребли и пропитали карболкой. Затем построили новую большую рубку, 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.

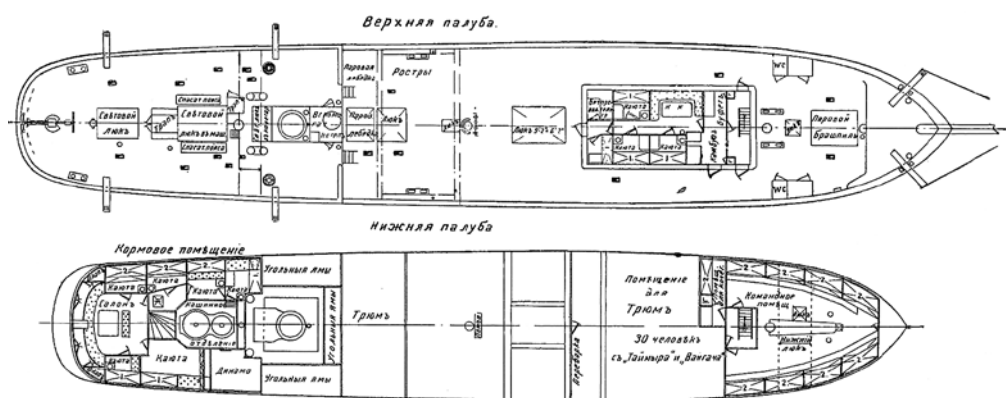
И «Герту» основательно переоборудовали. Поменяли внутреннюю отделку, построили новый камбуз, новые каюты, новую марс-стенгу, новую большую марс-рею и новые якорные цепи. «Бюро Веритас»⁷ потребовало этого для обновления класса корабля.

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

⁷ «Бюро Веритас» – французская сертификационная компания. Была основана в 1828, первое название – «Информационное бюро для морских страховщиков». Существует до сих пор.



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



[План «Эклипса»]



[Лейтенант И. И. Ислямов, 1904 г.]

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.

«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 колос-



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

сов. 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 провизанта, на борту «Печоры» мы разместили аэроплан, предназначенный для «Герты».⁸

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.

⁸ 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.

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.⁹

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 Хоннингсвоге мы расписались в береговой лоции и попрощались с Норвегией.

Состав экипажа «Эклипса», помимо меня, был следующий: капитан Копстад (*Зандерфьорд*), доктор Тржемесский (*Петроград*),¹⁰ 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*).¹¹

⁹ 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).

¹⁰ Работа И. И. Тржемесского, который был в экспедиции официальным представителем Морского Министерства и биографическая статья о нем опубликованы в этой книге.

¹¹ 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 отдален-

ных 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 банках¹². 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.

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,¹³ 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

¹² Мель ограниченных размеров.

¹³ Точнее, народами. Хотя верно, что русские в своей деятельности в то время более связаны с земледелием, чем с норвежцы, это не относится к поморам, северной общности русского народа, традиционно на протяжении веков занимавшейся морскими промыслами.

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 провозжали своих сыновей, молодые жены – мужей, чтобы сказать им последнее «прощай». Все, казалось, были уверены, что те, кого они провозжают, 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 предоставляю 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 плавания. Я доказывал, что вряд ли немцы зайдут сюда, в такое захолустное местечко, хотя они и на-

правляются 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. 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 Тржемеским 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 Хабаровске жил один русский, который провел зиму на борту «Святой Анны», когда она зимовала на Новой Земле. Я захотел встре-

титься 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 Хабарово.

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 стусился 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.¹⁴ 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.

Когда мы вошли в Карское море, дул северо-восточный легкий бриз. Однако не успели мы немного пройти, как встретили лед. Сначала он был относительно мягкий, и мы легко продвигались вперед, однако, похоже, льда было много, так как кругом мы видели его характерный отблеск. Из Маре-Сале телеграфировали, что и у них тоже много льда у побережья. В юго-восточном направлении лед был мягче, но нам нужно было на восток, а там он становил-

¹⁴ Речь идет о пароходе, выполнявшем регулярные рейсы по доставке почты и грузов в населенные пункты на побережье.

ся все крепче и крепче, так что стало трудно продвигаться. Ветер в течение дня значительно усилился, и лед становился все плотнее и плотнее. И тут спустился туман. В воскресенье 16 августа был туман и восточный-северо-восточный сильный ветер. Ветер и туман держались долго, мы не могли двинуться с места. В понедельник ветер сменился на юго-западный. Воздух прояснился, но по-прежнему сильно задувало. На юго-западе лед был помягче.

Мы получили телеграмму с Югорского Шара, в ней говорилось, что маленькое судно-телеграф, которое собиралось в Маре-Сале с провиантом, было вынуждено вернуться из-за 15 квадратных миль плотного льда к востоку от станции. Около самой станции также было много льда. В телеграмме еще сообщалось, что провиант в Маре-Сале не поступал. Если служащие не получат сейчас помощи, им не останется больше ничего, кроме как покидать станцию и попытаться попасть на оленях в Печору. Бедные люди!

Мы воспользовались задержкой в пути, чтобы набрать из большой запруды отличной пресной воды.

Вторник начался тихой и ясной погодой. Но вскоре вновь опустился туман, и в 11 часов он так сгустился, что мы не могли ничего видеть на расстоянии вытянутой руки.

Мы подбросили угля и вышли из льда тем же путем, каким в него вошли. Но лед был таким плотным, что продвигались мы с большим трудом. Мы планировали идти на запад к Карским воротам до тех пор, пока не дойдем до края льда, а затем следовать далее на восток к устью Кары, чтобы посмотреть, не получится ли у нас пройти дальше через бухту и затем на север снова вдоль полуострова Ямал. В Карском море всегда можно найти более свободное место вдоль берега, потому что сплошной лед, как правило, находится ближе к середине акватории.

Долго ли коротко ли, но мы и правда вышли на относительно свободную воду и следовали вдоль берега на восток к Югорскому Шару в устье Кары, оттуда мы двинулись на Ямал.

Оба телеграфных судна отправились из Югорского Шара, чтобы попробовать пройти в Маре-Сале и привезти бедствующим служащим так долго ожидаемый провиант. Во второй половине дня мы прошли мимо этих двух судов и хорошо продвигались во льдах, но ночью лед остановил нас в двух часах от Маре-Сале.

Двадцать первого ветер подул на восток, и поскольку полынья становилась все шире и шире, мы хорошо продвинулись вдоль

Ямала. Здесь нас окликнули самоеды – их было несколько человек в маленькой лодке; они спрашивали водку, поэтому мы останавливаться не стали. Тем временем ветер усиливался, и когда он стал нам примерно поперек курса, мы подняли все паруса и хорошо прибавили скорость на север вдоль берега. Туман долго не продержался, вскоре видимость улучшилась, а ветер усилился, но он нам не мешал, пока дул нам в сторону кормы. Не прошло и нескольких часов, как мы уже были напротив острова Белый. Но штормовой ветер с востока принес сильную зыбь, против которой машина не справлялась, поэтому мы оставили только паруса. На западе море было совершенно свободно ото льда.

Во вторник, 25 числа, ветер ослаб. Тогда мы свернули паруса и отправились под паром на восток, взяв курс на архипелаг Диксона. Но скорость была невелика – сильное волнение продолжалось, да и ветер все же дул. В среду были штиль и густой туман. Теперь мы дошли до устьев крупных рек, и вода на поверхности была почти совсем пресной.

Удивительно, что с тех пор, как мы покинули Ямал, мы почти не видели морской птицы. Напротив, нам попадалось много ястребов.¹⁵ Некоторые из них садились на мачту «Эклипса». Они были такими вялыми, возможно, изможденными, что мы могли ловить их голыми руками.

Мне пришел приказ зайти в гавань Диксона, поскольку не исключалась возможность найти там следы разыскиваемых экспедиций, если они потерпели крушение к западу от мыса Челюскин.

В четверг, 27 августа мы должны были по расчетам дойти до острова Диксон, самого крупного из группы островов, по названию которого она и именуется. Мы пошли вперед, меряя глубину, и вскоре увидели землю. Но уже смеркалось, мы не знали точно, где находимся, поэтому решили встать на якорь, пока туман не рассеется. Это случилось в пятницу утром, и тогда мы отправились на восток, двигаясь вдоль южной стороны острова. Когда мы приблизились к гавани, стали промерять глубины, следуя строго по лощи и карте, лот постоянно был в работе. Год назад русские тщательно промерили этот район и нанесли на карту. Карту, судя по всему,

¹⁵ Видимо, речь идет о различных видах поморников, которых автор отнес к ястребам за характерное атакующее поведение по отношению к другим морским птицам.

составили очень аккуратно, и у нас были все основания доверять ей. Глубины, указанные в лоции, все время совпадали с нашими. И вдруг мы сели на мель. Мы шли на малой скорости, удар не был сильным, однако сели мы хорошо. Промерили глубины вокруг судна – странно, но глубина с носа, с левого и с правого борта точно совпадала с указаниями на карте – пять саженей.

Оказалось, мы столкнулись с подводным столбом – одной из скал, похожих на трубу парохода или острую башню, которые внезапно возникают на относительно ровной поверхности морского дна. Только по счастливой случайности можно поймать это коварное чудовище при промерах. Обыкновенно стоят они спокойно в своем укрытии, пока какое-нибудь судно в один прекрасный день не наткнется на кого-то из них, что, собственно, с нами и произошло.

Этот подлец находился прямо под трюмом на глубине 16–17 футов. Мы проверили помещение, чтобы убедиться в отсутствии течи. Ни одной капли не просочилось вовнутрь.

Затем мы сместили часть груза на корму, чтобы попробовать соскользнуть. Нет, мы застряли, крепко застряли. И, что еще хуже, подул юго-восточный ветер, а у таких берегов зюйд-ост отгоняет воду, она спадала с каждым часом. Какой-либо значительной разницы между приливом и отливом в этих краях нет.

Тогда мы вытащили один из носовых якорей и поместили его на корму, вместе с цепью и бегунком к лебедке. Ничего не помогло. Подняли некоторые паруса, чтобы вывернуть судно. Нет, мы остались стоять, где стояли.

Мы выгрузили часть угля из носового трюма и переложили его в ящики. Никаких изменений в ситуации.

На берегу было много медведей. Куда бы мы ни смотрели, везде видели косолапых – они либо бродили вокруг, либо спали, либо просто отдыхали.

В глубине бухты, там, где теперь находится телеграфная станция, был организован склад угля для русских экспедиций. На мыс прямо к югу от этого склада на другой стороне бухты мы начали свозить часть провианта, чтобы облегчить судно. Мы выбрали это место, потому что путь сюда был короче, чем к угольному депо, и потому что здесь было укрытие от снега и ветра. На это у нас ушла вся суббота, но хоть мы и трудились усердно, все же не смогли удержаться, когда медведи подошли слишком близко; в течение дня мы застрелили троих.

Ветер не стихал и вода падала. Она снизилась почти на три фута по сравнению с тем, когда мы сели на мель. Только бы сменился ветер, тогда вода начала бы прибывать, но никто не знал, когда это будет.

Воскресенье и понедельник – та же работа все время, тот же ветер, та же убывающая вода.

Во вторник, 1 сентября, в Енисей пришла торговая экспедиция директора Лид из шести судов. Это их русский консул в Хаммерфесте принял за немецкие миноносцы. Они встали на якорь у острова Бакен. Я взял моторку и отправился к ним, чтобы спросить, не попробуют ли они снять нас с мели. Но не успели мы прийти на стоянку, как одно из судов, «Карл Вальтер», уже двинулось в бухту. На борту я встретился с директором Лидом, капитаном Луисом Ханневигом и капитанами Йохансенем и Стенерсенем, они сопровождали экспедицию в качестве ледовых лоцманов. «Карл Вальтер» – немецкий речной пароход, Лид купил его для своей экспедиции.

Я рассказал о том, в какую неприятную ситуацию мы попали, и директор Лид сразу предложил нам помощь – он попробует снять нас с мели с помощью одного из буксиров. Директор был очень лубезен и между прочим сказал, что не возьмет с нас ни копейки – для него большая честь оказать помощь нашей экспедиции.

Итак, мы вернулись на «Эклипс», приняли на борт буксировочный конец сначала от «Карла Вальтера», затем еще и от «Гертруды Хилле» и «Эрнста Гюнтера». Они дернули нас все вместе, втроем, но «Эклипс» не сдвинулся с места. К тому же такой низкой воды еще не было со времени нашего прихода сюда.

Нам ничего не оставалось, кроме как разгрузить судно. Теперь мы больше не возили провиант на берег, мы передавали его на пришедшие к нам на помощь суда.

Тем временем Лид и Ханневиг решили отправиться на охоту и пригласили меня с собой, в то время как работа с разгрузкой шла полным ходом.

Прежде, чем отправиться на берег, директор Лид отдал приказ капитану Гундерсену на «Скуле» помочь снять «Эклипс» с мели. «Скуле» должна была встать на оба якоря примерно в 100 саженях от кормы «Эклипса» – корма к корме, а с «Эклипса» на нее собирались перекинуть толстый трос. План состоял в том, чтобы «Скуле» дернулась на якорных цепях на полном ходу. Все это собирались сделать к нашему возвращению.

ГЛАВА 4. Охота и фауна в гавани Диксона

Итак, мы отправились впятером в нашей моторке, чтобы подстрелить медведя, или оленя, или и того, и другого. Мы пошли к западной стороне острова, лавируя между маленькими островками пролива. Там мы наткнулись на плывущего медведя, которого пристрелили, взяли с собой на берег и начали свежевать. Но пока мы этим занимались, внезапно в поле нашего зрения возник еще один зверь, немного подальше, в северной стороне острова. Бросив моторку и полуразделанного медведя, мы пустились за медведем №2. Но когда мы добрались туда, где заметили его, этот нахал устремился вплавь к одному из островков, расположенных еще севернее. Чтобы туда добраться, нам бы пришлось обогнуть весь архипелаг, поэтому, оставив медведя в покое, мы вернулись к моторке и к нашей освежеванной наполовину добыче. Но, попытавшись завести мотор, мы обнаружили, что с лампой что-то случилось – она никак не нагревалась, поэтому и мотор не запускался. Мы обмотали ее ветошью, залили бензином и зажгли. Однако и тут у нас ничего не вышло, мы бросили это дело, затащили лодку на берег и решили пойти на другую сторону острова, к мысу, где у нас остался провиант, а за лодкой вернуться на следующий день. Но не успели мы все закончить, как начало темнеть.

На острове мы наткнулись на стадо оленей, и директор Лид подстрелил двоих. Как хорошие охотники, мы должны были вернуться с добычей – со шкурой и мясом, добычу поделили практически поровну на четверых; нашему русскому компаньону было что снять на свой киноаппарат.

Я первый управился со своей ношей и отправился в путь, за мной последовал фотограф. Приближалась полночь, темно. Через час я заметил перебегающего снежное пятно оленя, выстрелил, но в темноте промахнулся и пошел дальше. Наших спутников все еще не было видно. Правда, потом они рассказали, что когда услышали выстрел, то заметили медведя, лежащего прямо у них на дороге. «Ага, – подумали они, – наверное, это его сейчас и подстрелили». Когда они приблизились к нему на расстояние четырех-пяти метров, медведь вдруг

вскочил и пошел прямо на них. Да, тот момент они запомнили надолго! Ношу в сторону, сразу за ружье и за патроны. Тьфу ты! Оказалось, вечером они перепутали ружья, и патроны не подошли – калибр другой. Вот-те раз! Веселенькое, надо сказать, дельце! а мишка уже тут как тут, злоущий, готовый налететь на первого попавшегося, чтобы со всего маху ударить его своей огромной лапой. Буквально в самый последний момент директору Лиду удалось-таки зарядить патрон, и он выстрелил. Он промахнулся, но этого было достаточно, чтобы зверь испугался и пустился наутек вниз, к морю – по крайней мере, до них донесся всплеск. Затем они услышали, что медведь вернулся. Жутко рыча, бродил он по берегу – очевидно, был ранен. Думали, что он вернется, и ждали его в любой момент. Но нет – так далеко он не пошел.

Мой русский спутник был плохим пешеходом, он все сильнее и сильнее отставал и кричал мне, чтобы я его подождал, а то придет медведь и съест его – мы издали слышали рычание зверя. Ну, мне ничего не оставалось, кроме как ждать. Однако вскоре он снова отстал.

Наконец, мы пересекли остров и добрались до бухты. Нельзя отрицать, что все мы ужасно устали. На мысу мы устроили временный амбар для хранения провианта. Туда же поместили нашу добычу с оленьей охоты. Однако в один прекрасный день выяснилось, что не все донесли свою ношу в целости и сохранности. Один из охотников, также не привыкший носить подобные тяжести, выбрасывал по дороге кусок за куском, и когда ему пришлось отвечать за сохранность доверенной ему ценности, мы рассердились и хотели заставить его вернуться и подобрать все, что он выкинул, однако, в конце концов, смиловались над ним.

Нам всем хотелось пить, и тогда мы придумали вот что. Единственное, что у нас было с собой – бутылка малинового сока. Мы взяли ведро, набрали в него пресной воды из подернутого льдом озера на мысу, и вылили туда всю бутылку. Затем по очереди стали пить. Каждый уверял и клялся, что никогда в жизни не пил такого божественного напитка, как эта смесь ледяной воды и малинового сока!

В бухте у нас оставалась лодка, с ней было все в порядке, но как только мы собрались ею воспользоваться, к своему большому удивлению мы обнаружили только одно весло, второе взял кто-то из команды, Бог весть зачем. Что нам делать? Но голь на выдумку хитра – в лодке лежал хороший топор, а на берегу было полно плавни-

ка – можно было сделать себе весло. Мы вытесали себе более-менее подходящее и пустились в плавание.

Дул довольно сильный встречный ветер, поэтому нам пришлось изрядно потрудиться, прежде чем мы снова попали на судно. Линдстрем, наш замечательный стюард, оказался на высоте. Как всегда, у него было все готово. Не успели мы ступить на борт нашего старого «Эклипса», как Линдстрем позвал нас на ужин, причем нас ожидал просто превосходный стол. Было уже три или четыре часа утра.

Воды у островов Диксона весьма богаты рыбой. С тех пор, как мы сюда прибыли, каждый день нам попадались большие косяки палтуса. Крупная бухта стрелой врзается в берег в западном направлении, глубина там три-четыре сажени. Похоже, что палтус облюбовал себе эту бухту – рыба там была всегда, численность ее порой доходила до нескольких сотен. Русские рассказывали, что верховья Енисея очень богаты рыбой. Насколько я понял, она встречается, по крайней мере, у Гольчихи – это самое северное место на Енисее, где круглогодично живут люди (относительно мест, расположенных выше, мне разузнать не удалось). Гольчиха находится в 150 км к югу от гавани Диксона.

Русские тоже любят ловить палтуса. Они пользуются маленькими сетями, 10–15 сажений в длину, которые ставят с берега. Сеть ставится довольно свободно, крайний ее конец натягивается ровно настолько, чтобы, лишь рыба в нее толкнется, она подавалась вперед. Таким образом, рыба легко запутывается в сети, и чем больше она бьется, тем сильнее застревает. К тому же она тащит сеть к берегу, редкой рыбе удается вырваться. Так ловить палтуса можно только в сезон темных ночей, поскольку он осторожен, пуглив и подозрителен.

Палтус часто ходит большими косяками. Это очень красивое зрелище – целая стая, сотни и сотни сверкающих белых гладких тел. За ними можно следить на протяжении нескольких километров, к тому же всегда то тут, то там рыба голова высовывается на поверхность, чтобы подышать. Палтусы бросаются с места с огромной скоростью, кажется, что они режут толщу воды, не встречая никакого сопротивления. Как говорят англичане, они «созданы для высоких скоростей». Молодые особи серого цвета.

Кожа этой рыбы представляет большую ценность, мясо очень вкусное, жир тоже идет в употребление. Кроме того, существует еще один деликатес. Вся рыба покрыта примерно полудюймовым слоем

мягкого, похожего на резину вещества, рыбаки называют его «пробкой» или «квелья». Это вещество можно есть в сыром виде, на вкус оно напоминает орех. Датчане хорошо знают палтус с побережья Гренландии, колониальные власти в тех краях имеют недурной дополнительный доход с продажи квельи или «маттака», как ее называют на местном наречии. Ее варят и делают из нее консервы, которые считаются большим деликатесом, например, в Копенгагене.

Енисей богат рыбой самых разных видов. Мне рассказывали, что каждый год в Красноярске, там, где есть железная дорога,¹⁶ собирается рыбная артель примерно в 4 000 человек. Они совместно нанимают баржу для себя и своих снастей. Небольшие пароходы тащат эти груженные баржи вниз по реке в различные рыбные места в северной части, прямо до Гольчихи. Там они располагаются и рыбачат все лето до середины сентября, когда те же самые пароходы приходят за ними и везут обратно домой.

На всем протяжении береговой линии островов Диксона к востоку до Пясины водится много других видов рыбы, много и палтуса. Здесь встречаются развалины, говорящие о том, что когда-то эти места были населены, причем, судя по всему, раньше люди жили здесь круглый год. Видимо, местные могли себя обеспечить охотой и рыбной ловлей.

Море у Пясины очень мелкое, глубиной три-четыре сажени. Палтус идет дальше на восток, он следует вдоль берега до границы льдов. Тут ему есть чем поживиться, так как здешние воды кишат полярной треской.



Каждый божий день, пока мы были здесь, мы видели на берегу медведей. Эти животные могут часами валяться в траве и спать мертвым сном. Но стоит только появиться охотнику, как чайки поднимают крик и будят его, летают вокруг зверя и кричат во все горло. Если это не помогает, они начинают кидаться на него и щипать за мех. Но лежащий на солнышке медведь воспринимает все это с удивительным спокойствием. Когда чайки разойдутся уж слишком сильно, он нехотя потягивается, садится, лениво зевает и, приходя в себя, начинает осматриваться. Этот малый ничего не боится, он хорошо знает свою силу, он – король здешних мест.

Но не стоит обольщаться, будто чайки ведут себя так из благородных побуждений; они руководствуются самым что ни на есть чистым эгоизмом. Приближающийся охотник, с их точки зрения – медвежья добыча, и если мишка ее не упустит, то и им перепадет кусочек.

Олени здесь тоже бродят, мы видели, как они плавали на материк с самого большого острова и обратно, иногда целыми стадами. Они кочуют здесь постоянно.

ГЛАВА 5. На северо-запад вдоль побережья

Когда мы вернулись на борт, команда все еще занималась перемещением груза с «Эклипса» на буксиры. Тем временем вода перестала спадать, похоже она даже начала немного подниматься. В первой половине следующего дня мы решили попробовать дернуть «Эклипс». «Скуле» тянула за большой канат, перекинутый на нее с «Эклипса». У каждого нашего борта находилось по буксиру. Один из них тянул «Эклипс» поперек хода за трос, накрепко привязанный к марс-мачте. Мы думали, что когда начнем ее дергать, то, возможно, «Эклипс» немного накренится и сможет соскочить с мели. Буксиры тянули и дергали, в результате трос лопнул. В то же время от отдачи лопнувшего троса «Эклипс» покачнулся и соскользнул с мели.

Чтобы облегчить носовую часть судна, мы бросили второй якорь и спустили цепь. Но «Эклипс» соскочил с мели с такой скоростью, что якорная цепь лопнула, и нам не удалось поднять якорь обратно – он застрял, зацепившись за какой-то камень.

Теперь всем пришлось снова перегружать провиант с буксиров на борт и укладывать его в трюм. К вечеру мы закончили. Экспедиция Лида покинула нас и отправилась по Енисею, а мы начали грузить провиант, который перевезли на берег. Также мы набрали больших кольев для подпорки нашей зимней палатки. Длина некоторых из них составила 70–80 футов. По большей части нам попадалась сосна, однако нашли и несколько лиственниц.

С угольного склада, оставленного русскими в бухте для своих экспедиций, мы взяли на борт необходимое нам количество топлива.

3 сентября мы почти закончили с провиантом. Вода к этому времени поднялась примерно на два фута.

В полдень 4 сентября мы пустились в плавание и вышли из бухты. Льда у северной оконечности архипелага мы не увидели, но зато видели большое количество палтуса. Около 10 часов вечера мы встретили лед, но он был таким слабым, что мы легко его преодолевали. Еще попадались полоски чистой воды, но полосы льда встречались все чаще и чаще. По «ледовому свечению» мы ясно видели, что к северо-западу от берега лежит солидный лед, в то время как к северу воздух оставался темным на большом пространстве. Если бы мы не были вынуждены держаться вдоль берега, мы бы, конечно, отправились на север – я думаю, нам не составило бы труда обогнуть с севера архипелаг Норденшельда и пройти к Земле Николая II. Однако считалось, что разыскиваемые нами экспедиции следовали вдоль побережья, и я получил приказ держаться берега и смотреть, не наткнемся ли мы там на их следы.¹⁷

Первое время лед был довольно тонким, но затем, по мере нашего продвижения на северо-северо-восток, он изменился – стал довольно прочным, ледовые пространства достигали такого размера, что мы не видели им ни конца, ни края, они простирались на множество миль. Мы встряли между такими полями и чуть не сломали рулевую ось. Однако нам удалось прорваться сквозь льды, полынья стала пошире и мы смогли обойти крупные поля. Мы обходили острова Скотта-Гансена с внутренней стороны, так как я понял, что с внешней стороны обойти их будет невозможно, поскольку лед там лежал плотно до самого берега.

Однако и с внутренней стороны лед стал таким крепким, что пришлось остановиться. Около 11 часов вечера 5 сентября мы наткнулись на большое поле и приготовились промывать котел. Дул сильный норд-ост. На льду мы нашли достаточное количество воды, чтобы вновь наполнить котел, а также запаслись впрок пресной водой, заполнив все баки.

Самое удивительное из испытанного нами за два дня, что мы стояли тут: в результате точных измерений оказалось, что мы продвинулись на два километра против сильного северо-восточного ветра. Видимо, такое здесь сильное течение.

¹⁷ Несомненные следы пребывания экспедиции В. А. Русанова были обнаружены только в 1934 году всего в нескольких километрах восточнее в районе полуострова Михайлова гидрографами Главсевморпути.

Когда мы закончили работу, ветер тоже ослаб, и лед начал потихоньку расходиться. Немного за полночь мы отправились на северо-восток мимо островов Скотта-Гансена и вышли, наконец, в довольно узкую полынью. Но тут подул юго-западный ветер и в течение дня усилился до шторма, барометр сильно упал.

В акватории у островов Тилло лед плотно прилегал к берегу, мы никак не могли пройти и нам пришлось вернуться. Юго-западный шторм усилился настолько, что наша паровая машина не справлялась. Чтобы держать острова в поле зрения, мы подняли косые паруса и пробивались сквозь штормовой ветер на полном ходу.

Я боялся, что ветер сменится на северо-западный и лед прижмет нас к берегу. Поэтому я решил найти место, где мы сможем пробиваться сквозь льды так, чтобы лед был у нас и с внутренней стороны. В конце концов, в течение ночи нам это удалось.

Той же штормовой ночью мы слышали переговоры телеграфистов двух судов. Один рассказывал, что его судно попало в очень тяжелые льды, и что особенно сильным их напор был у островов Фирнли. Судно получило серьезные повреждения и, кроме того, дало значительную течь. Другой ответил, что они тоже попали в тяжелые льды и оказались затертыми, их судно тоже получило серьезную течь. Они рассказали друг другу, что перенесли провиант на палубу и готовятся ночью покинуть судно.

Мы послали им телеграмму и спросили, кто они такие. Но ответа не было. Только в 11 часов пополудни мы узнали, что эти суда – «Таймыр» и «Вайгач» русской гидрографической экспедиции, которая направлялась из Владивостока в Петроград.

Следующее утро встретило нас сильным ветром, туманом и дождем. В половине четвертого мы попробовали вновь продвинуться на северо-восток, чтобы все-таки пройти мимо островов Тилло, но льды все еще плотно прижимались к берегу, и нам пришлось вернуться в полынью, которая пока держалась без изменений. Конечно, она немного сузилась, но мы пока в нее вполне помещались. Мы надеялись, что сможем обогнуть острова, когда ветер ослабнет. Но тут спустился густой туман, и все наши надежды на то, чтобы сделать это сегодня, рассеялись.

В ночь на пятницу 11 сентября ветер утих. В половине третьего утра мы снова начали движение на северо-восток, и около четырех часов все-таки прошли мимо островов. Оттуда мы хорошо пошли вперед на подходящем расстоянии от берега. Затем, где-то в час пополудни, мы снова встали у мыса Тилло. Там была очень узкая полынья, лишь

несколько саженей в ширину, протяженностью до самого мыса, она огибала огромную льдину, выраставшую в гору. Полынья была так узка, что картина получалась довольно устрашающей. Мы вызвали свободных вахтенных матросов, спустили на воду моторку впереди судна и пошли, промеряя глубину, пока не дошли до этой огромной льдины. Удивительно, но около горы было достаточно воды. Мы попробовали убрать льдину, преграждавшую нам путь. Затем дали на шхуне задний ход, чтобы хорошо разогнаться, и бросились вперед. Мы развили скорость до девяти узлов, старый «Эклипс» был тяжел, так что он прошел сквозь лед примерно до фок-мачты, там он остановился, но мы заметили, что льдина треснула прямо перед носом. Тогда мы начали крутить штурвал – сначала дали на правый борт, потом на левый, и в результате через час мы преодолели это препятствие.

Было тихо, лед не напирал. Вообще здесь, у сибирского побережья удивительные места – обычно тут достаточно мелко. Но когда мы измеряли глубины в полынье, то постоянно намеряли от 20 до 35 саженей, а у самого мыса, в нескольких саженях от берега, у нас все еще получалось 11 саженей.

Отсюда нам открылось примерно шесть квадратных миль чистой воды на северо-восток, затем мы остановились, дальше продвигаться было абсолютно невозможно. Нагромождения старого льда у мыса простирались далеко на берег. Насколько я понял, течение направлялось здесь на северо-восток.

В тот же день мы отправили телеграмму на «Таймыр» и получили ответ, что суда все еще крепко сидят во льдах и дрейфуют на северо-восток со скоростью полмили в час. В остальном положение не изменилось. Они готовы покинуть суда в любой момент. Сейчас они находятся примерно в 300 квадратных милях от нас.

В субботу, похоже, у нас появился шанс. Дул сильный северо-восточный ветер, небо было затянуто облаками. Мы промерили глубины вдоль края полыньи, пустив впереди моторку. Полынья все еще оставалась довольно узкой, так что мы продолжали находиться рядом с берегом.

Пройдя несколько квадратных миль на северо-восток, мы заметили простиравшийся на север длинный мыс.¹⁸ За ним располагались два островка.¹⁹ в проливе между мысом и островками была открытая вода, но пролив был довольно узок, а у островов лед напирал на берег

¹⁸ На современных картах мыс Вильда.

¹⁹ На современных картах острова Мячина.

и глубоко заходил на сушу. На моторке мы замерили глубину, она составила всего 12 футов, что отняло у нас всякую надежду воспользоваться этим путем. Мы вернулись обратно и вышли из пролива. Там мы заметили что-то похожее на бухту.²⁰ Промерили глубины, но вода вскоре спала настолько, что пришлось встать на якорь. Было около шести часов вечера. Вообще-то бухта была совершенно незащищенной с юго-запада до северо-северо-востока, но у нас не было выбора.

В тот день мы получили телеграмму с «Таймыра» о той земле, что они открыли к северу от Мыса Челюскин. Южное побережье этой земли находится на $78^{\circ}54'$ северной широты, а западная часть – на 104° восточной долготы. Затем она простирается на запад-юго-запад на 100° восточной долготы и $77^{\circ}54'$ северной широты. Южное побережье достаточно высокое и имеет золотистый цвет. В акватории этого побережья разбросано множество мелких островов. В проливе между островами Цесаревича и Николая II льда нет.

В воскресенье доктор, штурман и Пауль отправились на оленью охоту вдоль реки. Мы с Хансеном и Георгом сошли на берег, чтобы посмотреть, как выглядят льды дальше на северо-восток. Оказалось, что лед, к сожалению, не изменился: если бы нам удалось обогнуть мыс, то мы бы попали в залив Баренхофа. На обратном пути мы услышали свисток с «Эклипса», поняли, что лед начал движение, и поспешили обратно на борт. Ветер дул с запада-северо-запада, он быстро усиливался и гнал крупный лед к берегу.

Как только мы поднялись на борт, тут же бросились вперед, пробились сквозь лед, насколько это удалось, и временно пришвартовались к большой льдине как можно дальше от берега. Так продолжалось недолго, льды снова начали давить, но мы выбрались из больших льдин и вывели «Эклипс» в место, где лед был достаточно мелким, таким образом, мы спаслись от его дальнейшего напора. В конце концов мы пришвартовались во льдах, но оставили машину на полном ходу.

В понедельник ветер стих, но лед оставался прежним. Мы спустили лот, чтобы посмотреть, в каком направлении мы дрейфуем, но никакого дрейфа не заметили.

В первой половине дня мы подстрелили двух медведей, которые подошли к судну. Мы заметили еще двух, но так далеко, что нам было их не достать, лед был совершенно непроходим.

²⁰ На современных картах бухта Эклипс.

Мы заметили также морского зайца, который поодаль разлегся на льду. Мясо морского зайца вполне годится в пищу для человека, а из его шкуры получаются отличные завязки для лопарских унт. Поскольку нам требовалось и то, и другое, я послал Хансена, чтобы он добыл зверя. Но ему не повезло, он промахнулся.

Мы слышали, что «Таймыр» и «Вайгач» все еще крепко сидели во льдах – первый примерно в пяти милях от Земли Николая II, а второй – примерно в восьми от полуострова Таймыр. Оба судна медленно дрейфовали к берегу. Ветер держался северо-западный, со скоростью 8–10 метров в секунду. Все шло к тому, что и им, и нам грозила зимовка примерно в том районе, где сейчас находились суда. Если бы подул сильный штормовой ветер с востока, то лед бы отнесло от берега, и мы смогли бы приблизиться друг к другу. В ином случае перспективы были безрадостными для обеих сторон. Мы находились пока на одном и том же месте, лед не проявлял ни малейших признаков движения. Но мы продолжали нести ходовую вахту и стояли под пульсирующими парами, чтобы немедленно быть готовыми, как только поступит сигнал, – мы не знали, когда в это позднее время года может случиться прибрежный шторм.

Среда 16 сентября началась свежим южным ветром и затянутым облаками небом. Барометр падал с вечера понедельника. Однако мы не замечали никаких признаков усиления ветра, в нем не было мощи. В дневнике записано: «Похоже, нам придется остаться тут на зиму, но это плохое место для зимовки. Мы рискуем однажды, в течение зимы, отправиться в дрейф на север с первым же сильным береговым ветром, возможно, прямо на полюс». Перспективы для охоты здесь были также мрачные, к тому же нам обязательно требовалось достать для зимовки несколько шкур морского зайца.

На следующий день подул легкий бриз с юга, было облачно, около трех-четырех градусов мороза. Мы развернули «Эклипс» носом к берегу, чтобы быть готовыми выбраться изо льда, если он начнет дрейфовать к северу.

Следующий день встретил нас юго-восточным штормом и снежными зарядами. Лед по-прежнему не двигался, несмотря на – временами – мощные порывы берегового ветра. В субботу подул сильный восточный ветер со снегом. В течение дня ветер усилился, к 11 часам он достигал 20–24 метров в секунду. К вечеру мы начали дрейф в западном направлении.

ГЛАВА 6. Гавань

Только наступил день и непогода утихла, как ребят, не ходивших с нами на лодке, стало разбирать нетерпение – им хотелось посмотреть, как выглядит наша бухта. Но и мы, ходившие на моторке, знали о бухте немного (разве только, что мы нашли стоянку и защиту ото льда). Хансен хоть и плавал с нами, но и его распирало от любопытства.

Следующее утро принесло ясную погоду, но северо-западный штормовой ветер не утихал. Хансен быстро забрался в «воронье гнездо»: как только стало светать, он должен был увидеть, в какую «дыру» мы залезли. Он изучал все досконально и довольно долго, но зато смог потом рассказать, что прямо на северо-восток почти параллельно берегу протягивается длинная узкая отмель. Вообще ему очень понравилось увиденное, он утверждал, что лучшая гавань для зимовки ему еще не встречалась. Ему также показалось, что на юго-западе от бухты находится залив, глубоко врезающийся в берег. Мы сразу же назвали его «фьордом Хансена». К сожалению и к большому расстройству Хансена впоследствии выяснилось, что это был вовсе не фьорд, а речка. Мы назвали ее «Вестерльвен» – «Западная река».

После всего пережитого попасть в такую безопасную и красивую бухту для зимовки, как наша, было настоящим наслаждением. Мы все чувствовали себя утешенными результатами наших злоключений.

Мы поняли, что попали сюда как раз вовремя. С северным ветром, дувшим, когда мы пробирались в бухту, нас без всякого сомнения притерло бы к берегу, останься мы на прежнем месте. Пробираясь в бухту, мы шли почти в бейдевинд²¹. Мы находились в спокойных водах, но тем не менее ветер потрепал нас так, что оторвало несколько досок.

Мы промерили дно бухты и переместили судно подальше внутрь. Затем начали готовиться к зимовке, сняли брам-реи и обрезами бегучий такелаж.

Шторм и снег не утихали, поэтому снаружи делать было нечего. Я начал резать оленьи шкуры на спальные мешки, меховую одежду

²¹ То есть практически навстречу ветру.



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

и другое зимнее снаряжение, а Копстад – шить собачьи упряжи. Часть команды еще раньше стала шить брезент для лодок.

22 сентября осадки превратились в ливневый дождь, температура поднялась до $+0,8^{\circ}$. Мы бросили якорь и спустили 60 сажений одной и 30 сажений другой цепи.

Когда погода позволила, мы предприняли несколько недалеких поездок на лодке, чтобы посмотреть, где можно найти плавник. Дерево нам было нужно и на дрова, и для кольев, в частности, для большого тента, который мы хотели натянуть над судном. Мы запаслись большими кольями на Диксоне, но нам заранее было известно, что колья можно найти по всему побережью. Кроме того, нас интересовало, есть ли тут дичь. Поэтому мы совершили множество вылазок на берег и нашли олени следы, но подстрелить ничего не удалось, поскольку на абсолютно ровной местности укрыться было негде, а олени очень осторожны. Мы видели волчьи следы прямо там, где мы свернули, а когда оленей гонят волки, то они крайне беспокойны и постоянно в движении.

Мы со штурманом отправились на мыс и проследовали вдоль берега с северной стороны и на запад к «фьорду Хансена». Там мы увидели много плавника, даже более чем нам требовалось. В приполярных районах во многих местах можно найти плавник довольно высоко над уровнем моря. Я не знаю, в чем тут причина – возможно, земля поднимается. Плавник хранится здесь очень, очень долго и совсем не гниет.



Всю осень дули штормовые ветра – один шторм сменялся другим. Как правило, ветер начинался с юго-юго-востока, затем менялся на юго-восточный, усиливался, затем смещался на северо-запад, стихал, и снова поднимался с юго-юго-востока. Такая карусель продолжалась все предрождественское время.

На судне нам нужно было, среди прочего, приготовить склад для всякого рода инструментов и снаряжения, шурупов, болтов, трубок и т. п., короче говоря – для всех крупных и мелких вещей, необходимых в кузнице и мастерской. С этой целью мы переоборудовали на «Эклипсе» старый трюм для хранения провианта и снабдили его шкафчиками и полочками, которые пронумеровали, а содержимое тщательно переписали в инвентарные списки, чтобы заранее знать, где что нужное можно найти.

Затем мы выгрузили уголь из грузового трюма, заполнили угольные ящики топливом, рассчитав, сколько нужно для зимовки, вычистили помещение и перенесли туда ящики с провиантом.

Пока мороз еще не вступал в свои права, но большей частью шел либо дождь, либо мокрый снег, и мы не имели возможности заняться основными зимними работами, особенно строительством изо льда, однако у нас и так хватало дела. На судне было много мастеров-древделов, они принялись за изготовление саней. В команде также был человек, умевший шить паруса, да и штурман упражнялся в этом ремесле. Они начали шить палатки. Машинист стал готовить емкости, чтобы перетапливать лед на питьевую воду, и сделал над котлом в машинном отделении огромный бак для воды, предназначенной для мытья.

Мы вскоре обнаружили, что на берегу полно лис (белых и голубых песцов), и решили попробовать наловить их. Это вызвало большой

интерес у матросов, они считали, что благодаря этому можно получить дополнительный доход. Двое из них начали делать ловушки.

По воскресеньям матросы отправлялись на берег, по крайней мере, большинство молодежи: они мечтали, что найдут в Сибири золото, или, на худой конец, мамонтовую кость. Каждому выдавали ружье, так что они могли и поохотиться.

Мы с доктором много бродили вокруг, порой уходили в тундру. Там мы однажды нашли большой камень, состоявший, главным образом, из слюды. Это был настоящий сказочный камень, очень крупный, большой кубатуры (размером с маленький дом), сиявший и сверкавший, как золотой. Матросы узнали, где он находится, и несколько воскресений группами устраивали паломничество к «Золотому камню». Они считали, что вскоре найдут там золото.²²

Зюйд-вест долго держал нашу бухту свободной ото льда, но затем, наконец, в течение нескольких дней задул норд-норд-ост, и бухта начала покрываться льдом. К борту принесло старую большую льдину в пять-шесть мер, и мы хорошо привязали ее к нашему судну с помощью якорей и тросов. Мы считали, что лучше пришвартоваться к такой старой льдине, поскольку молодой лед не очень-то приятно иметь у себя под боком. На нем невозможно построить собачьи будки, кузницу или другие сооружения. В нем нет плавучести, на его поверхности всегда собирается вода, причем соленая, поэтому-то она и замерзает с трудом. Я видел соленые льдины, которые выперло наружу и с которых капала вода даже при 40 градусах мороза.

С русских судов в бухте Таймыр мы ежедневно получали телеграммы. Они постоянно дрейфовали, как правило, на северо-восток. У них был ветер той же направленности, что и у нас, но не настолько сильный. Барометр находился у них на более низкой отметке. В те дни, когда дул норд-ост, русских отнесло на юго-запад на 11 километров, при самом сильном зюйд-весте случалось, что они дрейфовали километр в час. Однако много времени им приходилось стоять на месте.

В последние дни сентября у нас были стабильные температуры, восемь-десять градусов мороза. Мы думали, что зима уже установилась, и начали строить кузницу и помещение для собак. Но 4 октября погода сменилась – сильный южный ветер с дождем и повышение температуры до +2⁰. Оттепель длилась неделю, и наши ледяные по-

стройки подталяли и некрасиво съежились. Когда вновь начались морозы, нам пришлось все строить заново, используя колья в качестве балок для крыши и кузницы, и собачьих будок.

Прямо к югу от судна находился кряж, который мы называли «гора». Конечно, он не заслуживал такого имени, но мы как норвежцы считали, что у нас должно быть что-то «горное». В воскресенье 11 октября мы с доктором отправились «в горы».²³ Вершина этой горы была в 12–14 км от судна. Мы видели множество лисьих следов, а также следы леммингов, и решили, что здесь, видимо, хорошее место для охоты. Тогда было решено основать здесь одну из наших промысловых станций, а две другие – подальше на восток.

Вскоре после того, как мы встали на зимовку, мы продули наши паровые котлы и начали разжигать отопительный котел, но оказалось, что дело это хлопотливое и невыгодное. Поэтому мы снова заполнили водой один из паровых котлов и использовали его для нужд отопления. Бак для воды мы переместили на верх парового котла, и всю зиму у нас был запас воды для питья и приготовления пищи, а также для мытья.

Как только установилась холодная погода, команде выделили дополнительную одежду – нижнее белье, меховые рукавицы и мальтизы, нашили и рукавиц такого же фасона, как олени рукавицы у лопаблей – мехом внутрь.

14 октября мы закончили с тентом для судна, причем значительно припозднились. Погода так бушевала, что несколько раз нам приходилось откладывать работы, так как не удавалось натянуть тент достаточно крепко. У нас было два здоровых кола для марса и большой мачты, один в 72 фута, другой еще длиннее. Один конец этих кольев мы положили на ростры, другой – на ламповые шкафы по обе стороны судна. Вместо конькового бруса мы подняли один кол между мачтами, в качестве продольных брусьев с каждого борта, между коньковым и несущими кольями, мы подняли еще по одному колу, чтобы уменьшить напряжение тента. В кормовой части мы использовали вместо конька бизань-рею. Под все колья с нужными промежутками были установлены подпорки.

С внешней стороны судна построили снежную стену в семь-восемь футов толщиной и такую высокую, что она доходила до кольев, лежавших на рострах, т. е. три-четыре фута над леерами. Поверх всей палатки положили снежный слой в один-два фута тол-

²³ Описанные особенности присутствуют в «Лоции Карского моря» издания 1935 года.

щиной, на него – часть старых парусов, чтобы снег не спадал. Затем вниз, с лееров мы построили настоящий взвоз, примерно такой, как делают для амбаров, а на палубный вход на поставили дверь с настоящей дверной рамой. Таким образом, мы сделали всю конструкцию более или менее герметичной. Под тентом было так тепло, что можно было мыть палубу всю зиму, как минимум, раз в месяц.

Моторку и другие лодки подняли на лед, оттащили немного от судна и накрыли брезентом. Затем мы перенесли на лед провиант в количестве, достаточном для всех нас в течение четырех месяцев. Перенесли и корм для собак, большой ящик с боеприпасами и патронами и значительную часть керосина, а кроме того, часть снаряжения, оленьи шкуры, спальные мешки, примус и т.п. На борту мы оставили только 4000 патронов для маузеров и 2000 для винтовок.

Этот склад на льду мы сделали как резерв на случай, если судно пострадает в результате той или иной непредвиденной ситуации. Мы все тщательно упаковали в герметичные оцинкованные ящики и укрыли старым марсом.

В кормовой каюте было очень холодно. Судно не было предназначено для экспедиций с зимовками. Тогда мы закрыли световой люк доской вровень с нижним краем палубы, на него положили в два слоя оленьи шкуры и прибили их по краю рамы. Затем насыпали сверху большое количество опилок и прикрыли пустыми мешками. Дверцы в кормовые шкафы законопатали, а сверху прибили слой оленьих шкур. Они шли от палубы, покрывали диван, спускаясь прямо до пола, на них положили диванные подушки. Тамбур и спуск в каюту также обили оленьими шкурами.

Когда мы это сделали, температура в каюте значительно изменилась. Раньше мы с трудом удерживали не более пяти-шести градусов тепла, а после работ температура повысилась до двадцати с лишним градусов. Кроме того, каюта теперь выглядела так уютно, что становилось теплее от одного взгляда на нее. Правда, стало очень душно, и для проветривания нам приходилось часто открывать вентиляционные люки. В коридоре тоже стало тепло, хотя у нас не было там радиаторов: двери в каюты штурмана и машиниста, как правило, оставались открытыми, и тепло шло оттуда.

В последнее время наш телеграфист слышал, как кто-то передает телеграммы по беспроводной связи, но никак не мог понять, кто это. Он не знал других языков, кроме русского. С русских судов

в бухте Таймыр тоже рассказывали, что слышали иностранную станцию. Наш телеграфист начал записывать буквы, и, в конце концов, мы поняли, что слышали Инге²⁴, а телеграммы посылались на Шпицберген. Телеграфист постепенно выучил норвежский, так что стал кое-что понимать из слышанного. По большей части это были служебные, а частью коммерческие сообщения. Такие послания не представляли для нас никакого интереса. Но после окончания рабочего дня случалось, что мы попадали на чей-то личный разговор, на разные новости, также и на новости с фронта. Военные телеграммы мы пересылали на русские суда. Мы, например, услышали, что большой немецкий вспомогательный крейсер под покровом ночи пробрался в Трондхейм-фьорд мимо укреплений и зашел в Трондхейм. Телеграмма заканчивалась словами: «Большой военный скандал». Нам было ужасно любопытно, в чем же суть большого военного скандала, но за все время нашей стоянки нам так об этом больше и не удалось ничего узнать.

У нас был хороший запас медной проволоки. Измерив ее, мы обнаружили, что можем расширить нашу радиосеть. Мы выстрогали высокий кол, 17 октября установили его, как мачту, перед судном и увеличили нашу сеть на 40 метров. Таким образом мы надеялись установить связь с Югорским Шаром. Мы часто слышали эту станцию и пробовали с ней говорить, но нам это до сих пор ни разу не удалось.

18 октября все матросы отправились на охоту, некоторые из них увидели стадо оленей примерно в 20 голов, но никому не удалось подстрелить хотя бы одного.

Вечером, когда мы отправляли телеграммы, загорелась выхлопная труба мотора динамомашины, но с помощью пожарного шланга удалось быстро справиться с огнем. Затем мы взяли трубу и установили ее прямо вверх, так что она стала почти одной высоты с мачтой. На верх мы установили искроуловитель и таким образом обезопасили себя в дальнейшем от неприятностей подобного рода.

Вся команда с увлечением занималась подготовкой снаряжения к предстоящей промысловой экспедиции. Штурман сшил двойную палатку из парусины размером шесть на шесть футов и четыре фута в высоту, с плоской крышей. Мы увеличили мощность мотора, чтобы на всем судне было электрическое освещение, так как посчитали,

24 Радиостанция на территории Норвегии.

что шить шкуры и делать другие вещи при свете керосиновой лампы будет трудно, да и невыгодно. Мотор и лампы в общей сложности потребляли примерно 37 литров керосина в сутки.

В среду 28 октября все было готово для охоты. Отправлялись шесть человек, поделенные на три команды, по двое в каждой. Штурман и Йоханнес делили палатку с другой командой, состоявшей из третьего штурмана и Сигварда. Последнюю команду составляли второй штурман и Брок. У этих двоих была одна из новых парусиновых палаток, они хотели расположить свою стоянку на «горе».

Все находились в отличном расположении духа и радовались, что наконец отправляются в путь. Возлагались большие надежды на добычу, некоторые даже подсчитали, как потратят вырученные от этой охоты деньги.

Охотники взяли с собой 14 собак в двух упряжках, провиант на 10 дней и полное полярное снаряжение.

В воскресенье 1 ноября Пауль и Мартинсен сходили в гости ко второму штурману и Броку. Им пока не удалось никого поймать, они несколько раз видели оленей, но ни разу не смогли приблизиться к ним на расстояние выстрела. Они жаловались, что с трудом установили палатку, а разжечь примус им так и не удалось, так что у них не было горячей пищи. Пауль помог разжечь примус, можно было надеяться, что и они научились теперь с ним обращаться.

Лисья охота тоже не увенчалась пока успехом. Каждый день дул сильный ветер, 14–18 метров в секунду, сносивший все на своем пути; ловушки уносило ветром, стоило только их поставить.

Вокруг судна, около кузницы и собачьих будок намело большие сугробы, так что команде пришлось рыть один туннель сквозь сугроб к постройкам и другой туннель вдоль построек, чтобы у нас был доступ ко всем дверям. Однако снега было столько, что он стал продавливать лед, и судно начало давать крен. Судя по всему, собачьи будки нужно было переносить. Судно стояло поперек ветра, и мы поняли, что требуется как-то освободить его ото льда. Мы вооружились пилами и начали пилить лед вдоль судна с носа к корме и собачьим будкам, и также с кормы к носу. Работа заняла у нас неделю, мы пилили и пилили с утра до вечера, но «Эклипс» сидел крепко. Вода начала прибывать к будкам, так что нам пришлось строить для наших четвероногих друзей новый дом, в стороне от кузни. Мы обложили судно снегом, чтобы лед не намерзал слишком

сильно. Наша надежда была на то, что однажды шхуна²⁵ все-таки выберется из ледового плена, ведь плавучесть ее должна быть очень большая, высота надводного борта составляла от шести до семи футов. Крен составлял пока не более четырех градусов, но чем это грозило, лучше было не знать. Кое-кто посмеивался над моим беспокойством. Насмешники не видели никакой опасности, но я хорошо понимал, что находиться в полярных районах на судне с креном очень неприятно, среди прочего из-за большой разницы температур. С подветренной стороны можно замерзнуть, в то время как на противоположной стороне можно сжариться живьем.

5 ноября партии первого и второго штурманов вернулись назад, обе ни с чем. Погода все время стояла отвратительная, так что о какой-либо добыче не могло быть и речи. Мне показалось, что они даже не воспользовались провиантом, практически весь запас вернулся обратно.

Второй штурман и Брок разбили свой лагерь буквально в двух часах ходьбы от судна, в ясную погоду они могли его видеть, кроме того, у них был компас. Но они умудрились сбиться с курса и заблудиться, просто не заметив судно. У них была палатка и полное полярное снаряжение, но они не смогли поставить палатку, и поэтому волей-неволей бродили всю ночь при буране, в двух шагах от шхуны. На следующий день погода прояснилась, они увидели «Эклипс» и, наконец, поднялись на борт, скорее мертвые, чем живые. Жизнь их висела на волоске. Они так и не научились разжигать примус и не ели горячей пищи с того воскресенья, когда им помог Пауль. Все их снаряжение было в ужасном состоянии. Провиант был перемешан самым невообразимым манером и полностью испортился. Скажем, масло, патроны, спички, прибор для примуса, табак и т.п. находились в одной коробке. Нервная система второго штурмана получила удар, от которого он так и не мог оправиться за все путешествие.

Никто из охотничьих партий не принес обратно ловушки на песцов. В понедельник утром Сигвард и Йоханнес взяли с собой пса и пошли за ними. Пока они готовились, я вышел посмотреть погоду. Мне показалось, что она не обещала ничего хорошего, и предложил ребятам подождать денек. Но они настаивали на том, чтобы отправиться немедленно, ведь путь был недалекий. На том и порешили.

²⁵ На фото в различных изданиях (включая настоящее).

Однако не прошло и нескольких часов, как с юго-запада пришел жуткий снежный шторм, и когда к трем часам они не вернулись, я начал волноваться. Мы развели в топке огонь посильнее, чтобы получить достаточно пара для свистка, и постоянно в него свистели. Использовали мы и прожектор, иногда направляя его вдоль горизонта, а иногда – прямо вверх. Если бы была ясная погода, свет можно было бы увидеть на расстоянии нескольких миль, но при таком густом снегопаде его не замечали даже в нескольких метрах от судна. Многие пытались отправиться на поиски, но быстро возвращались, так как боялись заблудиться и не найти «Эклипс». Тогда мы выстрелили несколько раз из винтовки. Спустя некоторое время мы услышали выстрел неподалеку, и вскоре Сигвард и Йоханнес вернулись обратно. Они не слышали свистка и совершенно не видели нашего прожектора. Единственное, что они услышали – это выстрелы, пошли в их направлении и вышли, наконец, к «Эклипсу».

Метеорологическая станция стояла в паре сотен метров от судна. Но в тот день нам не удалось снять показания термометра, мы просто не смогли найти станцию. Впоследствии мы проложили «путеводную нить» с нашего «взвоза» прямо к станции, установив вехи с нужными промежутками. Эта веревка помогала нам не сбиться с пути.

Всю зиму в дальнейшем снимать показания термометра ходили два человека. У одного из них было оружие – ведь на станцию мог забраться для отдыха медведь. В полярных районах никогда нельзя ходить безоружным.

Мы приложили все усилия, чтобы восстановить кузницу и собачьи будки. С земли мы натаскали множество кольев для крыши, и всех собак, наконец, переселили в новые дома. Лежащие на льду лодки полностью замело во время минувшего сильнейшего шторма, снега навалило несколько футов. Мы раскопали их и перенесли на старый торос. Но это не помогло, их снова занесло, и несколько раз за зиму нам приходилось раскапывать лодки и устанавливать их на вершине сугроба.

Почти каждую ночь теперь мы слышали Инге и Югорский Шар, и почти каждую ночь мы пытались установить с ними связь, но всегда безуспешно. Мы тогда решили увеличить мачту. Копстад и второй штурман начали строить основную мачту из кольев (лучше бревен), найденных на берегу, а кузнец сделал эзельгофт²⁶. Главная мачта была

около 30 футов в длину, и к ней мы присоединяли провода. Но теперь мы получили мачту в 80 футов высотой над поверхностью льда. Мы надеялись, что это поможет нам установить связь со станциями. Попробовали снова, но довольно долго нам это не удавалось. В отношении Инге это было объяснимо по причине удаленности, но установить связь с Югорским Шаром казалось само собой разумеющимся. Несчастье, однако, заключалось в том, что тамошние телеграфисты вели себя по-медвежьи – забирались в берлогу и спали всю зиму до 14 апреля, дня весеннего солнцеворота. Тогда, впрочем, станет так светло, что связь не будет установлена уже по этой причине.



Все на борту были очень заняты подготовкой снаряжения к санным экспедициям – они должны были начаться, как только станет видно кругом. Йоханнес и Пауль делали сани, другие шили спальные мешки и меховую одежду.

В дневнике за 22 ноября я прочел: «В течение долгого времени шел снегопад и дул штормовой ветер, вокруг судна намело большое количество снега. Когда мы вмерзли, то дул норд-вест, судно лежало по ветру. Это сыграло с нами злую шутку. Основные ветра и шторма приходят с юго-запада, и мы оказались поперек ветра. Сугробы с подветренной стороны доходят сейчас до козырька палатки, это примерно 20 футов над уровнем льда. Такое колоссальное количество снега продавало лед, и поскольку судно вмерзло, то и стало уходить вниз вместе со льдом, вода постоянно прибывает. Вся команда ежедневно делает все возможное, чтобы вырвать судно из снега и льда, но на сегодня нам это пока не удалось, а вода уже грозит залить палубу».

Утром в среду 2 декабря вода начала поступать на палубу, и в течение дня постоянно поднималась, медленно, но верно. Все люки были надежно задраены, чтобы не затопило помещения, если вода будет по-прежнему прибывать.

В восемь часов утра дул сильный зюйд-вест со скоростью 15 метров в секунду, ветер в течение дня равномерно усиливался. В восемь часов утра барометр показывал 737.5, в полдень – 729.3, в девять часов вечера – 717.6 и в одиннадцать вечера – 716. Ветер превратился в сильный шторм, самый сильный за все время нашего путешествия. Мы трудились, не покладая рук, целый день, но мело так, что все

было бесполезно. Я только надеялся, что хорошая плавучесть поможет нам выскочить из сугроба.

Около полуночи я вернулся на судно, мне нужно было немного отдохнуть, и я упал на диван в своей каюте. Но не успел я лечь, как «Эклипс» резко подпрыгнул. Корпус и мачты закрипели и застонали, раздался такой стук и скрежет, что подумалось, не рухнула ли вся мачта. У меня было такое чувство, будто я еду на скоростном лифте в одном из американских небоскребов. Судно подпрыгнуло не более чем на семь-восемь футов, но все случилось за секунду или две, поэтому скорость показалась сумасшедшей.²⁷ Я кинулся на палубу, на нее уже вышли, один за другим, остальные ребята. Была середина полярной ночи, но мы могли видеть, как наши лица буквально начинали светиться от радости, что шхуна вырвалась из цепких объятий льда. И этот свет не погас, когда матросам предложили хорошую выпивку в благодарность за проделанную работу – ведь они трудились, не покладая рук, целый день. Могу заверить, что остаток ночи на борту старого «Эклипса» все провели в глубоком и хорошем сне. Никакое снотворное не действует лучше, чем чувство безопасности после того, как беда миновала, и сознание собственного вклада в общее дело, хотя работа была крайне утомительной.

Опытные полярники утверждают, что безопасность судна в полярных условиях в хорошей гавани не зависит от того, есть ли на нем команда или нет. Но я абсолютно уверен, что в данном случае все закончилось бы плачевно, не будь на судне команды.

К утру ветер сменился на норд-вест и утих, небо прояснилось.



Первое, что мы теперь должны были сделать – обновить снежную защиту вокруг судна, нужно было сделать ее герметичной, чтобы холод не смог пробраться между снегом и бортом. У нас был хороший указатель – иллюминатор в моей каюте. Если снежная стена была герметичной, стекло никогда не замерзало. Но как только в ней появлялось малейшее отверстие, стекло тут же покрывалось инеем. Это был отличный термометр!

²⁷ Ограниченность описания не дает объяснения причин такого поведения судна, но, несомненно, оно связано с подвижками формирующегося ледяного покрова.

Штурман каждое утро совершал обход, и если находил малейшую дырку в стене, тут же ее заделывал. Так же он делал обход каждый вечер в девять часов. Внимательнейшим образом он осматривал все судно, чтобы убедиться, что все в порядке, в первую очередь – что нигде нет возгорания. Собак мы выпускали каждый день на четыре часа, и всегда за ними кто-нибудь присматривал, чтобы они не загрызли друг друга, поскольку дрались они постоянно. Однако, несмотря на все предосторожности, в течение зимы мы потеряли трех-четырех.

А в остальном жизнь вошла в привычное русло, так шел день за днем, каждый делал свою повседневную работу.

ГЛАВА 7. Новый год и Рождество

Задолго до Рождества выяснилось, что Линдстрем – самый занятый человек на судне: он трудился день и ночь. К Рождеству мы должны были сделать генеральную уборку. Она состоялась – это была настоящая «большая стирка». Все судно было вычищено и вымыто до блеска, снизу доверху, с носа до кормы.²⁸ Линдстрем был вдохновителем и главным исполнителем такой «помывки». Вообще Линдстрем – мастер на все руки, он был не только искусным поваром, но владел всеми другими умениями, так или иначе относящимися к этой важнейшей части судовой работы. В основе его искусства лежало убеждение, что жизнь на судне должна быть не только сносной, но и приятной для каждого. Чем глубже и темнее становилась полярная ночь, тем ловчее и проворнее он действовал, тем богаче становилась его фантазия. Горы сдобы разных видов вырастали в тихие ночные часы на камбузе, а вместе со сдобой – и живое напоминание о Рождестве и доме. Но волшебство нашего кока этим не ограничивалось. Посреди ледяной пустыни он создал настоящую рождественскую елку, удивительно похожую на подлинное колючее, лапчатое дерево. День за днем, ночь за ночью он неустанно собирал тончайшие щепки, стучал молотком, красил

²⁸ Описанное мероприятие преследует как сугубо гигиенические цели, так и психологические, чтобы занять экипаж во избежание жалоб на скуку и другие отрицательные явления, характерные для зимовки.

и украшал, и, как настоящий профессор высшей магии, представил нам в канун Рождества, к нашему безмерному удивлению и восторгу, красивую, богато украшенную, раззолоченную зеленую елку; на ветках ее сидели сверкающие разноцветные птички с клювами, перьями, хвостами и крыльями.

И этот самый главный домашний вечер, этот особенный, святой вечер, который приносит Благою весть всем и каждому, прошел самым наилучшим образом. Нас всех богато одарили подарками разного рода – книги, зубные щетки, бутылочки с эликсиром для полоскания рта, и т. п., не стоит также забывать и о новом платье для каждого члена экипажа. Кроме того, каждому полагались разные лакомства – пачка сушеных бананов в два с половиной фунта, банка персиков, затем изюм, масса миндаля и других орехов, и наконец, по пол-ящика сигар. Для пущего удовольствия в этот вечер полагался тодди. Все на судне были единой семьей, только машинисты и штурманы собрались отдельно в кормовой каюте вокруг прекрасного стола из красного дерева, который Копстад отполировал и украсил к Рождеству. Все остальные расположились в носовой части.

В этот вечер электричество горело до полуночи – обычно мы выключаем его в девять часов.

В такой вечер, вдаль от родных и близких, особенно пользуются спросом всякие забавные истории. Нам посчастливилось иметь с собой двух рассказчиков высшего класса – это были первый машинист Эриксен и штурман Маркуссен.

В рождественский вечер заводилой был Эриксен, но если кто-то потом пробовал пересказать его байки, их особый дух и колорит мгновенно улетучивались. Его восточный диалект, его выражения, мимика, веселая физиономия, само окружение и условия, среди которых были рассказаны эти истории – все немедленно исчезало. Но все же я никак не могу отказаться от соблазна пересказать одну из них.

Дело произошло однажды в Бангкоке, на Рождество. Он вместе со вторым штурманом сошел на берег и должен был возвращаться обратно на судно. Однако когда они вечером подошли к причалу, лодка за ними еще не пришла. Неподалеку стоял большой слон. И этот ч... то есть второй штурман не нашел ничего лучше, как подразнить бедное животное: у того был такой одинокий, брошенный вид. У штурмана были с собой булочки, и он притворился, будто хочет угостить слона,

но как только тот протягивал хобот, он отнимал булочку. Тут слон разозлился, и прежде, чем второй штурман успел промолвить слово, поднял хобот и так дунул на него, что тот отлетел прочь. «Я стоял рядом, – рассказывал машинист, – и мой прекрасный белый костюм, привезенный из Осло, тут же стал серым от песка и грязи. Но этого было мало, слон вдруг ни с того, ни с сего ударил меня хоботом так, что я полетел вслед за штурманом. О, Господи! Как же все щипало и саднило, ведь песок прямо-таки обжег мне кожу! А мой красивый костюм!»

В обычной жизни машинист ровен и приветлив, но в особых случаях он способен так развеселить публику своими историями, что все просто умирают от смеха, только посмотрев на него. Он – один из лучших рассказчиков, кого мне когда-либо доводилось слушать.

Все Рождество у нас была хорошая погода, сорок с небольшим градусов мороза, ясно, никаких признаков снегопада или других неприятностей.

В новогодний вечер у нас было примерно то же самое, что и на Рождество. Ребята в носовой части сделали юмористическую газету, но, похоже, она не слишком пользовалась успехом. К ночи они вышли на палубу под тентом, спустились вниз на лед и ходили вокруг судна с песнями, причем пели так, что слушать их было в удовольствие: «Да, мы любим нашу землю», «Путь домой» и разные другие популярные мелодии.

ГЛАВА 8. После Рождества

После того, как мы выбрались из сугроба, под тентом на главной палубе стало не так тепло, как раньше: слой снега у фальшборта был уже не таким толстым, также и на самом тенте количество снега уменьшилось. Когда на улице было сорок с лишним градусов, внутри под палаткой температура варьировалась от 12 до 17 градусов, при полном же штиле температура иногда поднималась до нуля.

В новый год Копстад занялся ревизией провианта. Мы всегда брали из трюма провиант на неделю, и доктор, очень интересовавшийся вопросами питания, всегда присутствовал и взвешивал содержимое, так что у нас был полный учет, что и как уходило у нас за неделю. Еще

дома, когда мы занимались снаряжением, Гидрографическое управление попросило нас направить им список провианта для обоих судов. По списку выходило, что мясных и/или рыбных консервов я рассчитал по полкило на человека в день на целый год. Но, конечно, не все содержимое такой банки было питательным, там было и много жидкости. Из управления мне возразили, будто профессор Торуп²⁹ считает, что достаточно будет и по 225 граммов на человека в день. Я ответил, что этот список составлен мной, и ему нужно следовать, потому что именно я отвечаю за снабжение. Ответ пришел очень вежливый – конечно, они будут следовать составленному мною списку.

Доктор Тржемесский знал об этом, и, как я уже сказал, очень интересовался вопросами провианта. В течение многих лет он служил в Морском министерстве в Петрограде и занимался как раз именно такими вещами.

Сейчас оказалось, что за зиму, во время работ, которые нам пришлось проводить на морозе, уходило примерно 600 граммов консервов на человека, зато летом уходило гораздо меньше. Расчет в 500 граммов оказался весьма верным.

На «Герту» выписали около 1500 кг кофе, русские же предпочитали цикорий. Я считал, что очень приблизительно указал количество цикория (100 кг), а еще думал, что 16 кг сухой горчицы для «Герты» будет достаточно. Однако русские мне ответили, что для судов с русской командой нужно 3000 кг цикория, 100 кг кофе, две-три бочки соленых огурцов, а горчицы чуть больше указанного количества. Конечно, я пошел им навстречу – если они хотят пить цикорий вместо кофе, то почему бы и нет. Я сделал все от меня зависящее, чтобы достать в Осло 3000 кг цикория, но это оказалось абсолютно невозможно. Необходимое количество пришлось посылать из России. На «Эклипсе» у нас было примерно 1500 кг кофе.

Температура держалась стабильно, то немного выше, то немного ниже 40° мороза.

Кроме Инге, Шпицбергена и Югорского Шара мы в течение долгого времени слышали Архангельск и крупную немецкую станцию Нойен под Берлином, а также Париж. Но связь с какой-либо из них, особенно с Югорским Шаром, нам никак не удавалось уста-

²⁹ Известный специалист по питанию моряков и полярников, консультировавший многих полярных исследователей того времени.

новить. Однажды ночью мы услышали телеграмму из Петрограда в Югорский Шар с сообщением о крупной русской победе и полном разгроме турецкой армии, среди прочего 30 тысяч человек было взято в плен, также захвачено большое количество ружей, пушек и боеприпасов, провианта. Такие телеграммы мы всегда пересылали на «Таймыр» и «Вайгач». Для русских было большим утешением узнать, что их армия одерживает победы.

Причиной наших неудач в установлении связи с Югорским Шаром было скорее всего то, что русские слушали не на той волне. Возможно, они совсем нас не искали, просто-напросто про нас забыли, скорее всего, так оно и было. Были минуты, что меня подмывало открыто согласиться с доктором Тржемесским, ругавшим русских телеграфистов, называвшим их по-английски «полудикарями» или «полуживотными».³⁰

Вилькицкий, начальник русских судов на полуострове Таймыр, сообщил нам, что не может телеграфировать нам чаще раза в месяц, поскольку на отопление телеграфной рубки уходит слишком много горючего. Он также жаловался, что у него портятся инструменты, они замерзли, и вообще у них сейчас много трудностей. Он попросил в случае сильного шторма слушать каждую среду и субботу с семи до десяти и телеграфировать им в три часа утра, чтобы узнать, как у них дела, а также посылать им новости, если мы что-то узнаем.

Он, кроме того, рассказал, что полынья, образовавшаяся параллельно судну на расстоянии около 300 саженей, держалась открытой в течение нескольких недель. Временами она закрывалась, но потом довольно быстро открывалась снова, так что там все время была свободная вода. Они постоянно ждали неприятностей от этой полыньи, простиравшейся как на юг, так и на север насколько хватало глаза.

Работы по снаряжению санных экспедиций значительно продвинулись вперед. Большая часть саней была готова и собрана. Мы также сделали несколько грузовых полозьев из березы, чтобы поставить их на амальгаму. Прежде чем установить полозья, их несколько дней вымачивали в воде, и когда они попадали на мороз, то скользили намного лучше, чем амальгама или сухое дерево.

В субботу, 9 января, в снежной стене образовались большие провалы, и температура на палубе и в трюмах значительно упала. В трюме

³⁰ Автор и его собеседники были не в курсе поведения радиоволн в высоких широтах, представляющего проблему и в наше время.

она держалась на точке замерзания, на основной палубе под тентом составляла примерно -23° . Мы тут же начали утеплительные работы, и в течение дня температура значительно повысилась, на главной палубе, например, она достигла -16° . Если дул зюйд-вест, а дверь часто открывалась, то температура значительно падала, поскольку дверь находилась с подветренной стороны.

11 января мы добились повышения температуры в трюме до $+2^{\circ}$, а под тентом – до -9° . 12 января у нас было $+4^{\circ}$ в трюме и $-6-7^{\circ}$ под тентом.

Второй штурман все еще плохо себя чувствовал и жаловался на бессонницу. Наш доктор был очень умным и ответственным медиком, но, несмотря на тщательный осмотр, не нашел никаких физических причин – больной всего лишь перенервничал. Ему выписали снотворное, это немного помогло. Должно быть, он, бедняга, испытал настоящий шок на той охоте прошлой осенью. Его ежедневным заданием было плетение ковриков, за этим занятием он оставался наедине с собой, и это ему очень нравилось.

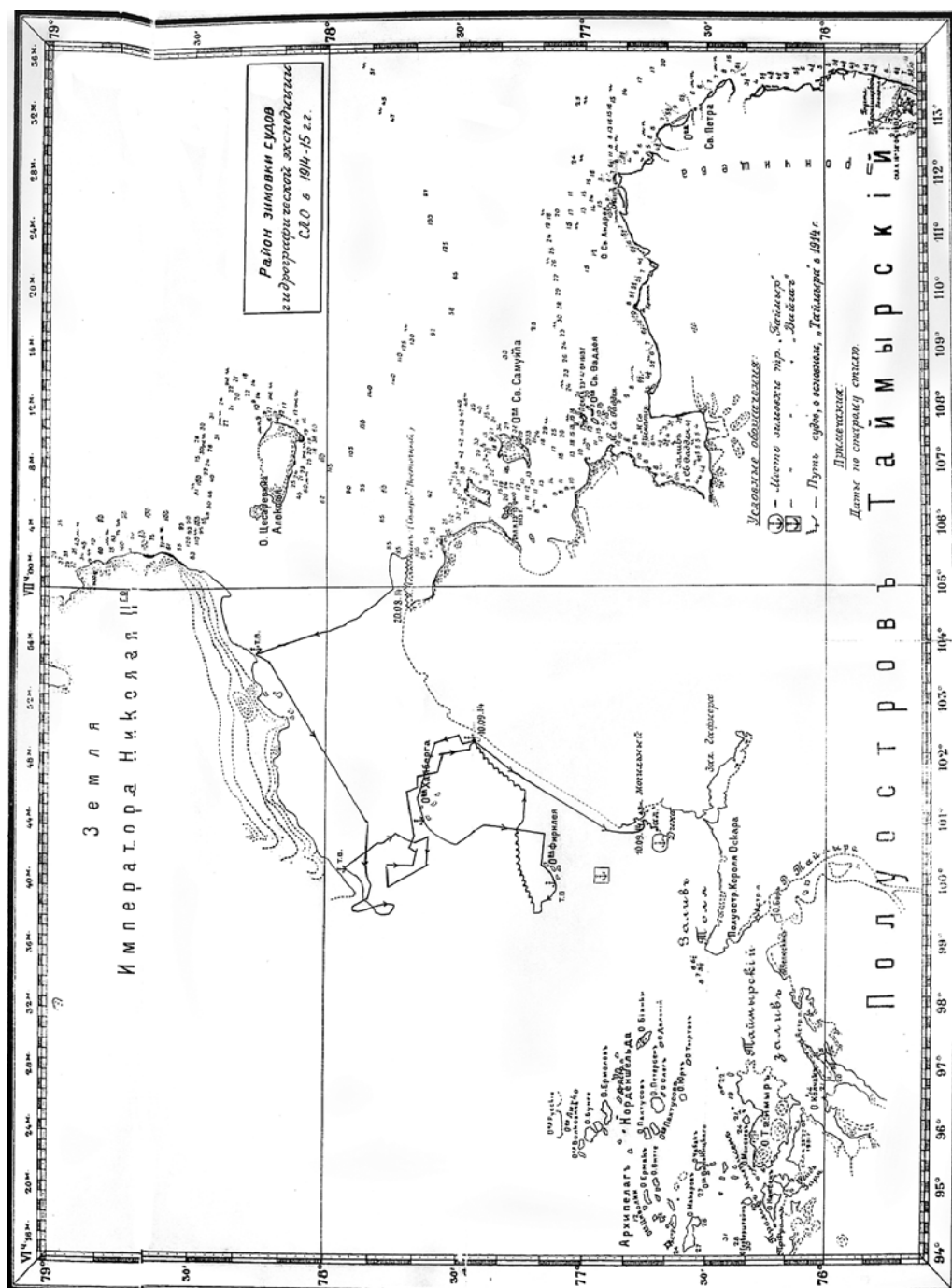


Мы с доктором часто совершали прогулки, а в первой половине дня воскресенья организовывались большие вылазки для всей команды.

9 февраля мы первый раз увидели солнце. Температура держалась между 35 и 40 с небольшим градусов, в тот день было 45° , но ясно, безветренно и очень красиво. Мы видели половину солнечного диска над тундрой.

Я очень хорошо понимаю людей, которые поклоняются солнцу. Наверное, нужно пережить долгую и темную полярную ночь, чтобы полностью их понять; нужно прочувствовать эту бурную радость, которая наполняет все тело подобно теплоте потока, как только увидишь краешек солнца и осознаешь, что с каждым днем оно будет подниматься все выше и выше и принесет еще больше жизни и света.

Мы постарались отпраздновать появление солнца на всю катушку, насколько позволяли нам наши обстоятельства, но следует отметить, что постарались мы хорошо, и праздник удался. Линдстрем приготовил свой лучший обед, а затем мы пили тодди,³¹ курили сигары и слушали несчетное количество историй.



Район зимовки судов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1914–1915 гг.

ГЛАВА 9. Ох уж эти телеграммы!

Ежедневно мы слышали метеорологические телеграммы, передаваемые из Маре-Сале через Югорский Шар в Архангельск. Температура воздуха у них была значительно выше, чем у нас. Зато у нас сильнее штормило. У Маре-Сале лед дрейфует всю зиму, и Карские ворота были практически свободны ото льда. Юго-западные шторма, конечно, нагнали льда через пролив, но ненадолго – вскоре там снова была свободная вода.

17 января телеграфист услышал, что Инге и Шпицберген телеграфировали друг другу об «Эклипсе» и «Герте». Насколько мы поняли, Инге поймал несколько телеграмм, которые, как там думали, посылал «Эклипс». Инге телеграфировал, что «Эклипс» находится в Карском море. Как они пришли к такому выводу, не знаю.

20 января в час ночи нам, наконец, удалось связаться с Югорским Шаром. В дневнике записано, что раньше нам никак не удавалось установить связь, поскольку русские использовали не ту волну. Они попробовали тогда другую, и в результате нас поймали.

Тогда я немедленно отправил в гидрографическое управление в Петроград телеграмму следующего содержания: «„Эклипс“ попал в сплошной лед. Остановились на зимовку в бухте, расположенной в 75°43' с. ш. и 92° в. д. Имеем телеграфную связь с „Таймыром“ и „Вайгачом“. „Таймыр“ в 76°40' с. ш. и 100°20' в. д. „Вайгач“ в 17' к северо-северо-западу от „Таймыра“. Оба судна значительно повреждены льдами. Вся команда в добром здравии.»³²

Все мы очень радовались, что наконец установили связь с Югорским Шаром, так что дома теперь знают, где мы находимся и как у нас дела.

Той же ночью мы получили телеграмму, датированную 31 августа 1914 года, от Гидрографического управления из Петрограда. В этой телеграмме говорилось, что нам больше не надо искать экспедицию Брусилова, поскольку теперь ее судьба известна.

Экспедиция Брусилова планировала исследовать условия для рыболовства и промыслов вдоль берегов Сибири от Новой Земли до Берингова пролива. В качестве судна экспедиции приобрели шотландскую

³² Состояние «Таймыра» и «Вайгача» подробно описано участниками зимовки в мемуарах Старокадомского, Евгенова и Арнгольда, и по ряду моментов отличается от восприятия Свердрупа, что нетрудно установить по указанным источникам.

китобойную шхуну «Пандора II», построенную в Шотландии в 1867-м. Шхуна была с дубовой обшивкой, имела паровую машину в 41 лошадиную силу, хорошей постройки; прежде, чем отправиться в плавание, она прошла полное перевооружение в Трондхейме. Ее переименовали в «Святую Анну». В остальном снаряжение экспедиции было скорее недостаточным. Они взяли с собой провизии на 31 человек в расчете на 1½ года. Среди участников была женщина – студентка-медичка, она должна была исполнять в экспедиции обязанности сестры милосердия.³³

Осенью 1912 года «Святая Анна» отправилась на север и застряла во льдах Карского моря у мыса Моржовый Нос в начале сентября, в районе 72° с.ш., оттуда она начала дрейфовать со льдами прямо на север. Уже в ноябре появились случаи цинги. Зимовщики подстрелили в течение зимы несколько медведей, а летом – несколько тюленей, и начали постепенно поправляться. Но осенью, когда стемнело и охотиться стало трудно, цинга вернулась вновь.

Еще осенью 1913-го между Брусиловым и штурманом Альбановым возникла вражда. Альбанова отстранили от должности, и он готовился покинуть судно. Значительная часть команды также подала прошение, чтобы последовать за ним, согласие они получили. Всю зиму они готовили сани и каяки, и в середине апреля 1914 года 13 человек покинули судно, взяв курс на Землю Франца-Иосифа. Шхуна лежала тогда в районе 83° с.ш. и 60° в.д.

Альбанов и его люди рассчитывали продвигаться по 10 километров в день, но в первый же день им пришлось разбить лагерь уже после пяти километров пути. Началась сильная пурга, бушевавшая три-четыре дня; когда непогода утихла и они провели наблюдения, оказалось, к их горькому разочарованию, что их отнесло на 35 км к северу, но выбора не было, нужно было продолжать двигаться на юг. В начале мая три члена группы попросили разрешения предпринять рекогносцировку на восток. Им позволили, но когда они отправились, остальные обнаружили, что они забрали с собой большую часть провианта и лучшее оружие. Совершенно ясно, что возвращаться они не собирались.

Голодные и смертельно уставшие, добрались Альбанов с оставшимися товарищами до Земли Виктории³⁴. Конечно, во время перехода

³³ Речь идет о Е. Жданко, добровольно принявшей участие в плавании «Св. Анны» и последующем дрейфе. Причины такого решения служат предметом бесплодных дискуссий и в настоящее время.

³⁴ Так одно время с легкой руки английских полярников называли современную Землю Франца-Иосифа.

им удалось подстрелить одного-двух медведей, но у них не было возможности приготовить себе горячую пищу, они претерпевали в пути тяжкие страдания. Двое умерли, и это задержало путешественников – они не могли оставить своих умирающих товарищей. На Земле Виктории они нашли множество птичьих яиц разных видов и поймали несколько птиц, в основном гаг. Измученные и оголодавшие люди накупились на яйца и сырое птичье мясо, их больше ничего не интересовало, кроме как есть и спать. Там встретили они также своих неверных товарищей, которые покинули их на севере. Изначально они думали, что пристрелят их, если те снова им попадутся, но Альбанов решил их помиловать.

30 июня 1914 года экспедиция отправилась на мыс Флора. Теперь они быстрее продвигались вперед, поскольку могли использовать каяки в полыньях; однако тяготы пути настолько обессилили некоторых, что они так и не смогли оправиться, и умирали один за другим. Альбанов приказал держаться вместе, никогда не разрешал покидать умирающих товарищей, они всегда оставались с умиравшим, пока тот не выпускал дух. Так они добрались до мыса Флора, но из 13 человек, покинувших судно, остались только двое – Альбанов и Конрад. В хижине Джексона на мысе Флора они нашли богатые запасы пищи и топлива, там была печь, так что они смогли разжечь ее и приготовить себе еду, здесь они также могли перезимовать в случае необходимости.

Через несколько дней Альбанов заметил судно с двумя мачтами и трубой, двигавшееся на парах вдоль берега. Оказалось, что это судно экспедиции Седова «Святой Фока». Их подняли на борт, там они избавились от вшей и других паразитов, которые несказанно мучили их на протяжении всего путешествия. По пути со «Святой Анны» главным их занятием была ловля вшей.

Некоторые из их партии пропали на последнем участке пути, когда они так и не пришли на мыс Флора, за ними послали поисковые группы, искавшие их по всем направлениям, но безрезультатно – вероятно, они погибли.

«Святой Фока» значительно пострадал. Команда использовала все топливо, и ей пришлось, судя по рассказам, топить плавником, деревянной обшивкой стен, балками и мусором; была течь, и матросы не отходили от насосов день и ночь, откачивая воду: они хотели скорее попасть домой. Продвигались они, к несчастью, крайне медленно – уголь закончился, а паруса пришли в негодность. Тут показалась, как они ду-

мали, помощь – иностранный грузовой пароход. Они тут же выбросили флаг бедствия и использовали все возможные сигналы. Бесполезно, пароход исчез за горизонтом. Через несколько часов показался большой, светящийся пассажирский лайнер. Судя по его курсу, суда должны были встретиться, спасение, казалось, гарантировано. «Святой Фока» взял курс на него, выпустил сигнальные ракеты, поднял флаг бедствия и всеми возможными способами давал знать, что здесь требуется немедленная помощь. Но пароход не ответил и шел вперед, не снижая скорости. В качестве последнего средства «Святой Фока» начал стрелять из гарпунных пушек. Началась настоящая канонада, команда работала, не покладая рук. Вдруг пароход изменил курс, погасил все огни и как будто исчез в море. На борту полярного судна воцарилось удивление и разочарование. Как могло такое случиться, что «сигнал бедствия» остался без ответа? Позднее рыбаки рассказали им о мировой войне, пароход принял «Святого Фоку» за вражеский корабль.

19 августа «Святой Фока» прибыл в Архангельск.

О «Святой Анне» и той части участников экспедиции Брусилова, что остались на борту, больше никто не слышал.

В своем дневнике Альбанов писал, что судьба «Святой Анны» очень поучительна. Она показывает, что любое предприятие подобного характера необходимо тщательно готовить. Нужно помнить о судьбе предшественников, нужно выбирать лучших и самых верных людей, лучшую команду и самый легкий и питательный провиант. Ничего нельзя оставлять на волю случая. Здесь можно было бы спасти множество человеческих жизней, если бы руководители знали полярную литературу и имели хорошие карты района с указанием депо с провизией.³⁵

Экспедиция лейтенанта Седова на «Святом Фоке» снаряжалась как научная, с целью достижения Северного Полюса. В своем заявлении Седов говорил, что хочет попытаться достичь Северного Полюса прежде Руала Амундсена, «чтобы честь такого предприятия досталась России, а не Норвегии».

Судном экспедиции был старый норвежский тюленебой «Гейзер», это было очень плохое судно, и, насколько мне известно, его не ремонтировали перед плаванием.

³⁵ Судьбу «Св. Анны» определило неожиданное развитие дрейфа в направлении, которое в акватории Карского моря никто не мог предвидеть. Все остальное лишь следствие.

Экспедиция была рассчитана на три года. Началась она в 1912-м, и, судя по всему, в первый же год планировалось добраться до Земли Франца-Иосифа, но 1912 год был очень неблагоприятным в ледовом отношении, так что команде пришлось перезимовать на Новой Земле.

Эта экспедиция оказалась наихудшей из всех, что когда-либо отправлялись на север. Когда они пришли на Новую Землю, то использовали почти весь уголь. На месте зимовки у полуострова Панкратьева им посчастливилось найти множество плавника, и единственное, чем они занимались зимой – старались натаскать на судно столько плавника, чтобы можно было поддерживать хоть какое-то тепло в каютах; в остальном они проводили время за игрой в карты и слушанием граммофона.

Осенью 1913 года они, наконец, добрались до Земли Франца-Иосифа и зазимовали в бухте, которую называли «Тихой». Она находится в 80°19' с.ш. и 52°48' в.д.

И эту экспедицию не обошла цинга, или болезнь десен, как ее называют русские. Поначалу у них было много собак (80 штук), но больше половины из них сдохли из-за плохого ухода в первую же зиму. Сам Седов сильно страдал от цинги, кроме того, у него был ревматизм, так что его спутники отговаривали его всеми возможными способами от попытки достичь полюса, но он твердо держался своего плана – во что бы то ни стало оказаться там. Он хотел взять с собой 25 оставшихся собак и провизии для них на два с половиной месяца. Для себя и своих спутников он собирался взять провианта на пять месяцев.

Здоровье Седова оставляло желать лучшего, у него был бронхит и сильный ревматизм, но он не придавал этому никакого значения, и отправился в путь 2 февраля 1914 года. Художник Пинегин, которые оставил воспоминания об этой экспедиции, пишет в своем дневнике, что находит план Седова бессмысленным. Предстояло пройти 2000 км пути, и как можно было справиться с этим расстоянием за пять месяцев? Впридачу Седов был упрям, он думал, что отлежаться за день-другой, при этом никто не должен был посягать на его планы. На все возражения он отвечал, что «верит в свою звезду».

Был сильный шторм и 23° мороза, когда они отправились в путь. Седов держался довольно напыщенно. Несколько раз он выступал перед своими людьми с речью, то же самое он повторил перед отправлением.

Седов перечислил возможные трудности и подчеркнул, что снаряжение у них неважное – ведь у них осталось всего 20 собак вместо 80. Тем не менее, ничто не должно помешать им выполнить свой долг чести перед Россией. Его спутники были здоровыми и крепкими парнями.

Дни на судне протекали однообразно. По-прежнему свирепствовала цинга. Даже отличная погода в конце февраля не принесла никакой радости – слишком много было забот. 2 марта один из участников скончался.

6 марта покой был нарушен. С севера приближалась собачья упряжка, она обогнула мыс, и оказалось, что с ней были только двое. Седова не было. Его болезнь усилилась, им пришлось встать на стоянку в бухте Теплица, и через несколько дней Седов умер. Товарищи похоронили его и быстро пустились назад. Их не было около месяца. Попытка достичь полюса не удалась, а теперь у них больше не было снаряжения.

После смерти Седова начальником экспедиции стал доктор Кушаков.

В начале июля «Святой Фока» освободился из ледовых объятий, и 10 июля они смогли запустить машину. Только бы хватило топлива! 17 июля они снялись с якоря и подняли пары. Когда они, наконец, увидели мыс Флора на горизонте, вдруг раздался крик: «Человек на берегу!» Это были Альбанов и Конрад, единственные выжившие участники экспедиции Брусилова. Обоих подняли на борт «Святого Фоки».³⁶

Что было дальше, рассказано в повествовании об экспедиции Брусилова.

Той же ночью (на 20 января) мы договорились об определенном времени обмена телеграммами между Петроградом, Югорским Шаром и «Эклипсом». Также договорились о диапазоне волны. Впоследствии оказалось, что поддерживать связь с Югорским Шаром очень трудно. Наступило такое время, когда воздух прямо заряжен электричеством: когда северное сияние полыхало по небу, все пространство от зенита до горизонта казалось переливающимся огненным морем, чей цвет постоянно менялся. Нам казалось, что мы слышали треск, когда огненные языки взмывали вверх. В такие ночи установить телеграфную связь на большое

³⁶ При всей справедливости критических замечаний Свердруп, следует отметить, что экспедиция Седова не только дала целый ряд важных научных результатов и ценный опыт на будущее, но и выдвинула из своей среды исследователей и полятников, оставивших заметный след в истории арктических исследований: Визе, Пинегина, Кушакова.

расстояние совершенно невозможно. Телеграфные аппараты работали вхолостую. Они трещали и стучали так, будто принимали телеграммы со всего света.³⁷

Впоследствии мы договорились повторять телеграммы по нескольку раз, пока телеграфист-получатель не ответит, что телеграмма принята и понята.

Мы с Вилькицким обменялись за эту зиму множеством телеграмм и согласовали план спасения его экспедиции в случае, если ситуация будет такой же плачевной, как прошлой зимой, и им придется зимовать еще раз.

В ночь на 22 января пришла телеграмма от нашего министра в Петрограде с поздравлениями с новым годом и пожеланиями, чтобы новый год для всех наших кораблей, сидевших в ледовом плену у Сибирского побережья, был благополучным для плавания. Эту телеграмму мы переслали на другие два судна на востоке.

В ту же ночь с нами попытался связаться Инге, но наш телеграфист посылал телеграмму и поэтому не мог ответить. Об этом сообщили в Инге и сказали, что телеграфист постарается связаться с ними попозже. Мы так и сделали, но не получили ответа.

24 января пришла длинная телеграмма от правительства Вилькицкому и короткая телеграмма от Брейтфуса доктору Тржемесскому с приказанием (с указанием) проводить метеорологические наблюдения каждый час. Также пришла телеграмма из метеорологического института, где выражалось пожелание посылать метеорологические сводки ежедневно. Доктор удивился, что Брейтфус никому не передал привет. Русские вообще-то вежливый народ, сказал он, но, наверное, Брейтфуса нельзя считать русским.

Удивительно, как хорошо мы слышали Инге и Шпицберген, наверное, у них были гораздо более мощные станции, чем у русских, с которыми мы держали связь. С Югорским Шаром, напротив, мы и вовсе потеряли контакт до 15 февраля. Причиной тому были отчасти неблагоприятные погодные условия, но позднее мы узнали, что там что-то случилось с мотором.

15 февраля я получил телеграмму от Вилькицкого. В ней значилось следующее:

³⁷ Свердруп совершенно справедливо описывает влияние северных сияний и магнитных бурь на радиосвязь в высоких широтах Арктики.

«В Главное Гидрографическое управление, Петроград.

Последним летом между островами русского архипелага находился сплошной лед. Только в отдельных местах мы заметили таяние льда, в некоторых местах лед разошелся из-за ветра. Суда экспедиции затерты во льдах к западу от полуострова Таймыр. Восточный пролив между мысом Челюскин и Новой Землей лишь 30 квадратных миль шириной. Западный пролив между русским архипелагом и Новой Землей открыт впервые. Его ширина – не более 50 квадратных миль. Судя по всему, русский архипелаг простирается далее на север, глубина бассейна уменьшается к западу. Острова между местом, где находятся суда, и мысом Челюскин в основном открыты экспедицией „Фрама“. В непосредственной близости от Новой Земли находятся четыре острова. Если ледовые условия в этом году будут такими же, как и в прошлом, понадобится еще одна зимовка. Снабдить суда всем необходимым с моря будет невозможно, по суше – очень трудно. Чтобы сэкономить провиант, я планирую отправить в марте 40 человек на „Эклипс“. Остальным 40 человекам тогда хватит провизии до следующего лета. Мне также нужно немного машинного масла для моторов и ламп.

Летом наблюдается сильное движение льда и очень мощное течение. Если суда затонут, мы перейдем на борт „Эклипса“. Чтобы оказать нашим экспедициям дополнительную помощь, необходимо летом отправить наших людей с „Эклипса“, тогда капитан Свердруп сможет оказать нам больше помощи. Он считает, что министерство должно оказать мне требуемую поддержку, тогда Свердруп, в случае, если возникнет необходимость, сможет перезимовать и взять оставшихся членов экипажа на борт „Эклипса“.

Экспедиции желательно прислать 400 тонн угля. Того угля, что находится в бухте Диксона, недостаточно. Капитан Свердруп планирует взять уголь в бухте Диксона и направиться на север, чтобы встретиться с нами.

Пожалуйста, договоритесь с капитаном Свердрупом насчет места, где следует забрать моряков с „Эклипса“, и в какое время, а также насчет угля и всего остального, необходимого для спасения моей экспедиции. Оленей, думаю, мне не нужно, поскольку побережье слишком далеко и связаться очень трудно. Напротив, хорошо бы прислать собак, но у нас нет для них корма, пока не начнется охота. Наверное, когда рассветет, у нас не будет возможности посылать телеграммы



Вилькицкий Б. А., начальник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач». 1914 г. (Фото из Лен. Гос. архива Кинофонофотодокументов)

на берег, но мы слышим станции и в летнее время, так что желательно договориться об определенном времени для отправления телеграмм. Если Вы знаете, какие суда придут в бухту Диксона летом, то нам интересно, в какое время они пользуются своим телеграфом. В сентябре мы перевезли часть провианта на берег и построили для него склад в начале октября.

Местоположение наших судов следующее:

„Таймыр“ с.ш. $76^{\circ}40'$ в.д. по Гринвичу $100^{\circ}40'$, „Вайгач“ с.ш. $77^{\circ}20'$, в.д. по Гринвичу 100° . Ближайшая к „Таймыру“ земля находится прямо на востоке в 8 минутах, от „Вайгача“ – прямо на восток в 20 минутах.

Мы надеемся, что к лету у нас останется по 150 тонн угля на каждом судне от нашего запаса. 30 января 1915 г.

Вилькицкий».

Это была его тридцать пятая телеграмма с нового года по данному делу.

Затем Вилькицкий телеграфировал мне и спросил, не могу ли я одолжить ему сани и другое снаряжение для транспортировки команды.

Я отправил ему следующую телеграмму (*телеграмма номер 42*):

«Я возьму с собой все санное снаряжение, которое у меня есть, когда приду к Вам – 24 собаки, 6 саней. На одни сани с грузом мы рассчитываем восемь собак. Две моих упряжки могут взять часть провизии для Ваших людей, остальное они должны тащить сами. Я могу одолжить Вам пять примусов, Вам придется приспособить две кастрюли и чайник из жести или алюминия для каждого примуса. Кастрюли должны иметь большое дно. На каждую палатку необходим один примус с кастрюлей. Я не могу дать Вам спальных мешков на 40 человек, но я не думаю, что они вообще им понадобятся; они мо-

гут спать в своих малицах и больших оленьих унтах. У них у всех есть также по шерстяному одеялу, чтобы укрываться. Однако в палатках необходимо выстлать пол каким-то легким материалам. На оленьих шкурах они могут лежать. Я могу одолжить Вам две палатки, каждая на пять человек, и одну для четверых. Не думаю, что Вашим людям понадобятся лыжи, поскольку снег очень твердый, они, насколько я знаю, никогда не ходили на лыжах, поэтому лучше обойтись без них. В депо Хелленорм оставлено достаточно провианта и керосина с „Эклипса“ для всех ваших людей. Собаки, конечно, Вам очень пригодятся, если их пришлют в апреле, я попросил также прислать к этому времени оленей. Если мы получим удовлетворительный ответ, то попросим, чтобы одновременно прислали и собак. Если погода улучшится, я начну закладывать депо».

3 марта я получил телеграмму от капитана «Вайгача» о том, что один из лейтенантов умер от почечной болезни в 11 часов пополудни 1 марта.³⁸ Мы тут же послали телеграмму с соболезнованиями.

6 марта я переслал Вилькицкому телеграмму от морского министра:

«Я представил Ваш рапорт Его Величеству. 1 марта он отдал приказ, что если Ваши и капитана „Вайгача“ усилия по освобождению судов изо льда не увенчаются успехом во время навигации, то Вам следует покинуть суда со всем экипажем и отправиться по суше к устью Енисея».

Мы только успевали кидать уголь в топку, потому что нам до смерти надоел этот телеграф. За это поплатились телеграфисты во многих местах. Я не знаю, сколько телеграмм мы передали через «Эклипс», явно несколько сотен. Мы стали центральным телеграфом для всего Ледовитого океана в этой части земного шара. Если бы мы сложили вместе все отправленные телеграммы, то, наверное, результат был бы ничтожным: мы повторяли каждую до тех пор, пока телеграфист на стороне адресата не подтвердит, что она принята и понята. Час за часом, день за днем посылались телеграммы, иногда проходили недели, пока мы наконец могли подтвердить, что цель достигнута. Наш норвежский мотор в двенадцать лошадиных сил оказался полностью изношен, когда мы прибыли в Архангельск. Его убили телеграммы.³⁹

³⁸ Речь идет о лейтенанте А. Н. Жохове, смерть которого подробно описана в мемуарах участников ГЭ СЛО.

³⁹ Хотя жалобы Свердрупа понятны, первый большой опыт радиосвязи в пределах Российской Арктики трудно переоценить, тем более с учетом грядущего освоения высоких широт.

ГЛАВА 10. В мире животных

В течение всей полярной ночи песцы около судна практически не появлялись – иначе мы бы заметили их на мусорных кучах. Для них в это время года свалки – любимое место. Неподалеку от «Эклипса» стояло несколько чанов с копченым мясом, но и они не привлекли внимание животных. Но как только света стало прибавляться, лис становилось больше и больше.

Охотники связывают этот феномен с появлением медведей. Они говорят, что когда лисы спускаются к морю, то это явный знак, что вскоре зайвится и медведь, по крайней мере, лисы (песцы) знают, что он обычно в это время выходит на побережье.⁴⁰

С другой стороны, если увидишь медвежьи следы на берегу, то, как правило, вместе с ними увидишь и лисы. Миккель обычно старается урвать себе кусок, как только представится такая возможность.

Однажды утром телеграфист после окончания смены вышел посмотреть погоду. Он остановился прямо за дверью к взвозу – намело столько снега, что по обе стороны взвоза возвышалась огромная снежная стена. Вдруг ему показалось, что кто-то топает прямо рядом с ним. Да, он был прав – в трех-четырех метрах стоял огромный медведь и пристально на него смотрел. Телеграфист перепугался насмерть, что в такой ситуации естественно, и никак не мог отворить дверь, чтобы попасть внутрь. К тому же он поскользнулся и упал навзничь. Медведь тем временем приблизился к нему на пару шагов. Но дверь, наконец, открылась, он кинулся на палубу и вниз, в кают-компанию, крича, что на взвозе стоит медведь. Вся команда бросилась наверх, чтобы посмотреть на страшилище, но пока люди выбрались на лед, мишка уже был далеко – бежал, сверкая пятками.

Впоследствии мы часто видели медвежьи следы, преимущественно ведущие на север. Косолапый, напугавший телеграфиста, появился с востока, но ему пришлось проделать длинный путь по тундре – некоторые из наших ребят прошли по его следам. Возможно, он пытался охотиться на оленей.

⁴⁰ Такая закономерность существует, поскольку нередко песец сопровождает белого медведя, пользуясь остатками его трапезы.

На побережье, где мы зимовали, медведей мало; те животные, которых нам удалось подстрелить, были мелкими и тощими. Вследствие этого и шкура у них была неважной. При таких ледовых условиях, как в прошлом году, вряд ли можно ожидать разнообразия представителей животного мира. Сплошной старый лед лежал вплотную к берегу, разумеется, по этой причине не было тюленей, и, соответственно, никакой пищи для медведя. Оленья охота – не дело белого медведя, ему очень редко удастся поймать оленя. Единственный для него шанс – лежать тихо и притвориться мертвым, тогда, может, и удастся привлечь таким образом какую-нибудь добычу. Долгие путешествия по тундре также не слишком безопасны для медведя. Если ему попадется навстречу большая волчья стая, то его дни сочтены. Нападение собачьей упряжки также может для него плачевно окончиться. Однажды я спустил на медведя две упряжки эскимосских собак, в общей сложности 12 штук. Через четверть часа медведя пристрелили, но за это время собаки уже успели прогрызть ему брюхо и начали вытаскивать кишки. Если бы его не уложили из ружья, ему все равно пришел бы конец. Вне всякого сомнения такая стая собак в состоянии справиться с медведем, если он окажется на большом ледяном поле, где нет ни одной полыньи. Но если он найдет, куда нырнуть, то он спасен (думаю, это для него единственная возможность сохранить жизнь). Для стаи собак или волков в тундре он будет легкой добычей.

После того, как солнце вернулось, мы все чаще видели медвежьи следы. Я пошел за одним, но следы всегда вели от берега. Вероятно, медведи знали, что там можно найти полынью и тюленей, и наконец-то пообедать.

Медведь очень вынослив, если ему удастся идти в привычном для него темпе, но если его погонят собаки или волки, и ему придется напрягать все свои силы, он быстро устанет. Он очень быстро ходит – со скоростью бега взрослого человека. Именно так он перемещается во время своих скитаний.

Волчьих следов мы видели также немало, они разбегались в разные стороны, трудно было определить направленность миграций этого зверя. Однажды мы видели живого волка в тундре. Но подстрелить его на этом побережье зимой очень трудно. Снега много, метет поземка, так что вся суша выглядит, как одна большая белая простыня, здесь невозможно где-то укрыться.

Насколько мне известно, никому из нас не удалось встретить зайца в той части суши, где мы совершали свои поездки, а это были немалые расстояния. Скорее всего их уничтожили волки. Я не думаю, что в полярных районах есть другие животные, способные справиться с волками, кроме мускусных быков. Правда, волки таскают порой отбившихся от стада детенышей, но не думаю, чтобы это им часто удавалось.

Волк – опасный хищник, самый выносливый из здешней фауны. Это настоящее бедствие. Он способен преследовать свою добычу в течение нескольких дней с удивительной скоростью и совершенно без пищи. Такого не может вынести ни одно жвачное животное. Если стая волков найдет группу оленей, то погонит их с рычанием и лязганьем зубов по равнине, как штормовой ветер. Они знают сами, что они – самые выносливые, и победа в итоге будет за ними. Если подобное случится ранней осенью, когда реки еще не замерзли, или поздней весной, когда лед уже сошел, то у оленей есть шанс спастись: попадись им река на пути, они прыгают в воду и плывут на другой берег. Насколько я знаю, волки всегда держатся на суше. Они скорее останутся на берегу и будут выть так, как только могут выть волки, голодные и злые из-за неудавшейся охоты, между ними начинается жуткая грызня, в результате которой погибают слабейшие представители стаи.

Лисы тоже являются желанной добычей для волков, но они стараются далеко не убежать от своей норы. Как только они услышат волчий вой или почувствуют волчий запах, опрометью несутся к норе, это их единственное спасение, там они в безопасности, поскольку вход слишком узок для волка. Убежать они не смогут – их быстро поймают и съедят.

Мускусные быки⁴¹ – единственные животные, кому не страшны волки, они охотно вступают с ними в бой. Я видел однажды, как стая охотящихся волков на полной скорости наткнулась на стадо полярных быков – они мирно и спокойно лежали себе и жевали жвачку. Как только волки заметили их, тут же остановились, встали и призадумались. Затем они отбежали за небольшой хребет неподалеку, сели там и выли в течение нескольких часов. Самое удивительное, что полярные быки даже не встали на ноги, они продолжали так же спокойно лежать и дальше жевать свою жвачку.

⁴¹ С мускусными быками Свердруп познакомился в Канадской Арктике, но на Таймыре в те годы они не обитали. Их завезли туда в 70-х годах прошлого века, и они быстро освоились с новой для них природной средой, распространившись практически по всему полуострову.

Если волки нападают на то или иное живое существо, которое до сей поры никогда им не встречалось, то нападают всегда с двух сторон – это правило безопасности у них в крови. Если едешь на собачьей упряжке по равнине и увидишь вдруг волков у себя на пути, то можно заметить, что большая часть стаи наступает сзади: передние нападают и завязывают бой, и, когда борьба идет полным ходом, оставшаяся часть стаи бросается с тыла. Я не думаю, что волки вообще-то осмеливаются нападать на незнакомых животных, за исключением тех случаев, когда их очень много, Впрочем, и тогда они проявляют осторожность. В течение нескольких дней они могут бежать за санной партией, держась на расстоянии. Ночью они могут окружить лагерь, но все еще будут держаться поодаль. Они сидят в отдалении и воют всю ночь. Но в течение длительного преследования они будут неуклонно приближаться.

Так же, как волки, ведут себя собаки – они не осмеливаются нападать на неизвестное животное, не собравшись в стаю. Даже самые храбрые и выносливые псы придерживаются своих традиционных предубеждений.

В одной из моих упряжек во время второй экспедиции «Фрама» была эскимосская собака, которую я называл «Свартфлексен», на судне ее называли «Викагуттен». Его никто не любил, кроме меня. Мне, естественно, не нравилась эта кличка, потому что я ухаживал за псом и свyksя с ним, но тут уж ничего не поделаешь – вынужден признать, что он от носа до кончика хвоста был невежей и имел все недостатки, какие могут быть у собаки. Там, где появлялся Свартфлексен, всегда начиналась драка и беспорядок. Кроме того, он был самым большим воругой, задирой, бросавшимся на всех, кто с ним не находился в постоянном общении. При этом он был отличной ездовой собакой, трудягой, в этом отношении я не знал ему равных. Он был настолько агрессивным и несдержанным, что просто чудо, что его не загрыз медведь, волк или не убил мускусный бык. Он много раз вступал в драку с этими животными, на теле у него оставалось множество шрамов от зубов и когтей. Я думал, что со временем он остепенится, но дальше становилось только хуже. Однажды ночью его окружили семеро волков одновременно. Это было во время перехода, так что на нем была шлейка. Волки перекусили потяг и утащили беззащитное животное. Если бы на нем не было шлейки, волкам бы не поздоровилось. Но бедному Свартфлекс-

келу почти откусили уши, и вообще он был так изранен, что казался скорее мертвым, чем живым, когда я положил его на сани. Я вез его три дня. Его морда так опухла, что он почти ослеп, но вскоре он настолько поправился, что смог бежать за санями. Я думал, что после такого случая он будет бояться волков, но нет, он ничему не научился, скорее, еще больше ожесточился.

Когда мы с Шеем весной 1902 года возвращались домой через Медвежий мыс, у нас закончилась еда, и наша, и собачья. Однажды утром я увидел неподалеку двух оленей. Мы увели собак в долину реки, Шей остался с ними, а я взял ружье и попытался подойти к оленям поближе, чтобы выстрелить. Это не заняло много времени, и я выстрелил в ближайшую важенку. С ней был прошлогодний олененок, он убежал. Когда он услышал выстрел и увидел, что мать убита, он пустился бежать в долину реки, как раз туда, где находились собаки. Они тоже услышали выстрел, и конечно же Свартфлексен перекусил потяг и пустился бежать. «Ха-ха, – подумал я, теперь, наверное, мы больше не увидим ни Свартфлексена, ни олененка». Но как только Свартфлексен увидел это длинноногое неизвестное существо, бежавшее прямо на него, он остановился так стремительно, что взрыл вокруг себя снег. Он пристально посмотрел на олененка, вдруг круто развернулся, со всех ног пустился обратно к своим товарищам, прыгнул в середину стаи и улегся, свернувшись калачиком. Он так перепугался, – рассказывал Шей, что у него стучали зубы, он дрожал всем телом. Только подумать – его напугал маленький безобидный олененок! Это был первый и последний раз, когда я видел, чтобы Свартфлексена напугало какое-то животное. Он никогда раньше не видел оленей, и ему, видимо, показалось, что это длинноногое существо слишком страшно, чтобы к нему приближаться, от такого типа лучше пуститься наутек, пока ноги целы.

Если бы Свартфлексен понял, что перед ним всего лишь жвачное животное, он, наверное, так бы не напугался. Как любая собака, он был очень смел и агрессивен и предпочитал охотиться на жвачных. Охотники-медвежатники в Норвегии рассказывали, что если даже самая лучшая собака во время охоты на медведя почует запах лося, она тут же бросит медведя и пустится за новой добычей.

В то время наши собаки не бегали за волками так, как за медведями, видимо, они считали этих хищников своими дальними родственниками.

Оленей мы видели постоянно, но местность была настолько ровной, что подобраться к ним на расстояние выстрела не представлялось никакой возможности. Я думаю, что оленя можно было бы обмануть, если подобраться к нему на маленьких санях с белым парусом. Но тогда бы пришлось обмотать ноги от колена до подошвы медвежьей шкурой, возможно, также и полозья, чтобы животное не слышало скрип снега. Летом – другое дело, тогда обязательно найдется возвышенность на берегу какого-нибудь ручья, за которой можно спрятаться. Но и летом самоеды идут на хитрость, чтобы обмануть зверя, чаще всего – с помощью специального приспособления, покрытого травой и мхом и помогающего слиться с окружающей местностью. Они вешают его на две небольшие палки, связанные веревкой, и толкают его перед собой (вообще они – искусные мастера в таком трудном деле, как маскировка).

Поскольку олени на Сибирском побережье столь пугливы, мы можем с уверенностью предположить, что они часто подвергаются нападениям волков. У меня сложилось впечатление, что в тундре оленей намного больше, чем здесь.

В послерождественскую зиму мы каждый день видели свежие оленьи следы, которые вели с берега прямо на север. Вероятно, они держали курс на тот или иной остров у берега, возможно, шли и дальше на северо-восток, с острова на остров, к архипелагу Норденшельда. Быть может, их целью была Земля Николая II. Как далеко на запад она простирается, не знает ни один человек. Не исключено, что большинство животных в том краю, находящемся достаточно далеко отсюда, отправляется на юг осенью и возвращается назад весной, когда появляется солнце. Наверное, они считают зиму там, на севере, слишком долгой. Но почему они не идут вдоль берега на восток к мысу Челюскин, и уже оттуда не отправляются к Земле Николая II? Ведь этот путь по дрейфующим льдам гораздо короче. Да, причиной тому, что олени предпочитают пробираться по дрейфующему льду с острова на остров, я думаю, как раз то, что этого пути избегают волки. Насколько я знаю, волки очень редко ходят на острова.

Олени живут в многоженстве. Они собираются в стада, и каждое стадо или «племя» ходит по собственным путям. Беременные самки собираются в заповедных местах, когда приходит время приносить потомство, в конце марта – начале апреля. Это тихие, хорошо защищенные от непогоды места. Старые норвежские охотники на оленей

утверждают, что олени собираются там и осенью, во время сезона спаривания. Люди, когда намереваются строить себе дома, тоже ищут тихое место. Причина, что теперь встречается больше яловых самок, чем раньше, по мнению охотников, заключается в том, что в старых местах для спаривания понастроили домов. Животные покидают облюбванное место, а пока они найдут новое, время уже ушло.

Во время спаривания между быками разворачиваются настоящие сражения. Самый сильный и плодовитый самец держит всех важенок при себе. Он охраняет свой гарем, как дракон, он не знает покоя, бегает вокруг день и ночь, ему даже некогда поесть. Когда критический срок проходит, он измучен и истощен до смерти. Опытные охотники рассказывают, что старые ветераны, побежденные самцом в полном расцвете сил и по этой причине потерявшие своих самок, время от времени возобновляют борьбу с победителем, не только ради себя, но и ради других молодых самцов, которым не повезло получить свой гарем. Пока старики дерутся с победителем, молодые самцы, оставшиеся без гарема, могут делать свое дело.

Лоси напротив: мне кажется, они парные животные. Если это так, то понятно, почему у нас тут так много самок без телят. Здесь охотятся практически только на лосей-самцов.

Думаю, что и полярные быки живут в единобрачии, у меня сложилось впечатление, что старые супруги держатся вместе в течение многих лет. Видимо, здесь кроется объяснение магического числа 11, которое играет такую важную роль в стадах мускусных быков. Видимо, каждое стадо создает одну семью из нескольких поколений. Если встречается более крупное стадо, то количество животных в нем тоже делится на 11. Много раз видел я стада по 33, 44, 55, 66 и более животных. Летом стада могут разбредаться, но пока они у нас на глазах, их число всегда кратно 11.

Полярные быки – гордые животные. Я бы попросил сведущих людей, чтобы они подумали – не будет ли целесообразно завезти мускусных быков со Шпицбергена в Гренландию. Нет никаких сомнений, что им там понравится.⁴² На Шпицбергене всегда было много оленей, но на них вели жестокую охоту в самое неподходящее время, и теперь их осталось совсем мало. Остальные олени там, скорее всего, охраняются законом, но насколько строго этот закон соблюдается, я не знаю.

⁴² Для Шпицбергена этот прогноз Свердрупа не оправдался. Овцебыки, завезенные туда в 30-х годах из Гренландии, к 1980 году практически вымерли. Морской климат для них оказался неподходящим.

ГЛАВА 11. Закладка депо

Подготовка санного снаряжения и всего остального, что было необходимо, шла весело и с энтузиазмом, и когда настало время закладки депо, все было готово.

Для тех, кто отправлялся на закладку депо, Линдстрем прочел курс по обращению с провиантом, среди прочего он научил их печь блины из яичного порошка.

По получившимся у нас результатам расчетов продуктов мы сократили овсянку и добавили яичного порошка. Мы решили также положить побольше сухого молока, но уменьшили количество кофе. Штурман получил список провианта для первой санной партии, т.е. для четырех человек на 10 дней. Он выглядел следующим образом:

450 г хлеба в день на человека, 180 г пеммикана, 100 г масла, 50 г сахара, 50 г шоколада, 15 г кофе, 40 г яичного порошка, 55 г сухого молока, 10 г фруктов, 30 г муки, 5 г чая, 10 г овощей и 5 г соли, в общей сложности 1 кг.

Собачий корм состоял наполовину из рыбной муки, наполовину из говяжьего жира в пачках по полкило. Для 24 собак на 10 дней в общей сложности оказалось 120 кг корма.

Теперь мы использовали не такой сорт пеммикана, как раньше, а тот, что используют в армии, к нему добавлены овсянка и овощи. Мы попробовали его, он был довольно вкусным. Однако я предпочел бы тот, что мы использовали раньше, в него можно было добавлять разные ингредиенты по вкусу, он позволял лучше разнообразить рацион. Раньше мы также смешивали его со специально изготовленным блюдом из картошки с сухарями, куда иногда добавляли гороховую пасту.

Когда мы взвесили собак, то обнаружилось, что средний вес их был 20,75 кг. Люси весила 32 кг, Флора – 20,5, Джумбо – 25,5, Пан – 20, Мускус – 20,5, Охотник – 25,5, Санчо – 21,5, Гуннар – 20, Бассе – 23,5, Дружок – 22,5, Леман – 18,5, Сэм – 17, Фалькен – 17,5, Лорд – 18, Беллман – 16, Каро – 15, Йорвилла – 23,5, Чарльз – 17, Баскен – 22, Смеден – 21, Пиос – 22, Бисмарк – 20, Виктор – 21,5 и Овца – 18,5.

У Люси на судне родились щенки, они быстро подросли. Когда им было четыре месяца, Лотта весила 14 кг, Манка – 19,5, Бьорн – 16,5, Сванте – 16,5, Шторм – 17,5, Йетта – 13,5 и маленькая Люси – 14. Средний вес составлял 15,7 кг.

Питание для щенков имеет наиважнейшее значение. Их большой вес в четырехмесячном возрасте объясняется хорошим питанием. Они стали крупными, сильными животными.

Все палатки были поставлены на льду и испытаны. Все было сделано по правилам, но ведь всякое может случиться. Также и примусы собрали и испытали, они оказались в полном порядке. Мы еще и попробовали поездить на собаках – упряжи, изготовленные на борту, оказались вполне пригодными.

Штурман взял ту провизию, что предназначалась для первого депо. Команды с «Вайгача» и «Таймыра» должны были обеспечить себя провиантом до Хелленорма, это было примерно два дня ходу. От Хелленорма они уже должны были жить на нашем довольствии. Первое депо закладывалось у Хелленорма, второе – на острове Наблюдений, третье – в бухте Арчера, и четвертое – в заливе Миддендорфа. Для первой отправки мы послали 160 кг хлеба, 40 кг масла, 20 кг сахара, 20 кг шоколада, 40 кг лапсауса, 40 кг бекона, 10 кг мясного фарша, 60 кг ветчины, 20 кг вареного сушеного картофеля, 160 кг керосина, в общей сложности – 600 кг. Для собак было заложено 120 кг. Кроме этого, были спальные мешки и другое снаряжение, палатки и вещи личного пользования, и, наконец, 40 кг провизии для санной партии. Распределив все на четверо саней, мы получили по 200 кг на партию.

Выпало много снега, а постоянные ветры намели большие сугробы вокруг судна, так что хоть на льду под бортом на несколько футов и выступила вода, но судно не вмерзло в лед. На тенте также скопилось много снега, который нужно было оттуда сбросить. Снова нам пришлось перетаскивать лодки. Я никогда не зимовал в условиях такой заснеженности.

В пятницу 5 марта произошло событие, которое могло бы иметь роковые последствия. Загорелся искроулавливатель, огненная струя выстрелила вверх, и искры далеко рассыпались по всему льду. К счастью, мы быстро заметили, что произошло, и тут же погасили пламя. Искроулавливатель забился сажей. Машинист снял его и хорошенько прочистил.

8 марта мы были готовы назавтра отправиться в путь. Первыми уехали доктор Тржемесский, штурман, Пауль Кнудсен, Уле Нильсен и я. Ни один из остальных участников экспедиции не имел опыта езды на собаках и санных походов, но все живо этим интересовались и с нетерпением ждали отправления. Я не планировал принимать

участия во всех поездках для закладки депо, но оказалось, что на первое время я был нужен в основном для того, чтобы научить людей обращаться с собаками и ставить палатку.

Наши собаки не были обучены. Как правило, для необходимой дрессировки требуется несколько дней.

Штурман, мужчина в расцвете сил, становился начальником санных партий по закладке депо в мое отсутствие.

Температура по-прежнему держалась низкой, около 40–45°.

Провиант, предназначенный для депо, с самого начала не распаковывался из ящиков. Они были слишком большими и тяжелыми, поэтому значительная часть веса оказалась излишней. Но такая солидная упаковка тоже необходима, потому что неизвестно, чему продукты могут подвергнуться и сколько им придется пролежать в таком виде. Вес упаковки в прилагаемых списках не указан, только вес нетто. Когда мы указываем вес на каждую партию, то имеется в виду чистый вес провианта.

В санных поездках впереди должна идти лучшая упряжка, она прокладывает путь. Менее сильные упряжки должны идти за ней в ряд. В первой упряжке должны быть одна-две суки: они усерднее тянут и вдохновляют своих сотоварищей-кобелей показать себя с лучшей стороны. Люси выбрали вожакom первой упряжки, в эту связку также входили Джумбо, Пан, Охотник, Мускус и Санчо. Вторая упряжка состояла из Флоры, Гуннара, Бассе, Дружка, Лемана и Сэма. Третью составляли Йорвилла, Пиос, Баскен, Виктор, Бисмарк и Лорд. Четвертую – Фалькен, Беллман, Каро, Чарльз, Смеден и Овца.

Шлейки шили и приспособливали специально для каждой собаки, они были именными, так что все должно было быть в наилучшем порядке.

Утром 9 марта на судне была большая суматоха, надо было пуститься в путь в более-менее подходящее время. Мы быстро позавтракали, затем нужно было надеть шлейки на собак. У нас нашлось много добровольных помощников, так что работа не должна была занять больше нескольких минут. Но собаки поняли, что им предстоит что-то необычное, по-моему, они догадались, что отправятся в длительное путешествие, и свою радость выразили по-разному, совсем по-дикарски. При малейшей возможности псы начинали драться, вырывались и всячески пытались освободиться из шлейки, либо перекусывая потяг, либо выворачивая шлейку и запутывая упряжь. Если кому-то удавалось вырваться, то его примеру немедленно следовали другие. Тут

же завязывалась новая драка, азартная и ожесточенная, не на жизнь, а на смерть.

Наконец, мы завершили все приготовления и отправились в путь. Пауль Кнудсен бежал первое время впереди, чтобы показывать дорогу: самоедские собаки привыкли, чтобы кто-то шел впереди. Последнее время дул сильный ветер без осадков. Снег стал таким жестким, что на нем не отпечатывались следы, можно было подумать, что скользить по нему легко, но температура держалась около -44° , и трение было так сильно, что продвигались мы с большим трудом. Кроме того, собаки не были обучены и тянули плохо, они останавливались при малейшем препятствии, прекращали движение и оглядывались назад. От таких привычек их нужно было избавить как можно скорее, но на все требуется время.

Не только собаки не были обучены, все мы оказались плохо подготовленными. Однако спешить было нечего. Я думаю, что поначалу всем приходится себя преодолевать.

Ветер сменился на восточный, т.е. дул прямо в лицо, так что нос и щеки сильно мерзли. Приходилось за этим следить и потирать их кожаной рукавицей, чтобы не обморозить.

Около четырех часов вечера мы разбили лагерь во внутренней части бухты. Разбить лагерь, накормить собак и приготовить пищу не заняло у нас много времени. Вскоре мы сидели вокруг примуса, который распространял свое благодатное тепло, в нашей замечательной новой двойной палатке. Это здорово – снова отправиться в санное путешествие при таких условиях, когда спальные мешки и все снаряжение новенькое и изготовлено из лучших материалов. В палатке было тепло, как в доме, мы хорошо обеспечили себя провизией, у нас был превосходный кок, Уле Нильсен, «Кузнец», как его называли на борту. Линдстрем обучил его благородному кулинарному искусству. У меня есть все основания считать, что учитель гордился своим учеником, а ученик восхищался своим искусным наставником.

После обеда достали трубки и беседа потекла. Сначала мы, конечно, поговорили о езде на собаках, санных путешествиях, охоте и других подобных вещах. Однако вскоре разговор перешел на парусные шхуны и жизнь моряков.

Штурман и Пауль ходили исключительно на больших парусниках дальнего плавания. Штурман, среди прочего, рассказал, что он был штурманом на борту большого крейсера, где почти вся команда заболела

ла бери-бери. Пока они добрались до Святой Елены, где думали найти врачебную помощь, многие члены команды умерли, а остальные стали неработоспособными. Сам он был так плох, что ему приходилось ползти из своей каюты на крышу рубки, там он сидел всю свою вахту.

На Святой Елене жил тогда врач, который лечил эту болезнь лекарством антибериберин. Лекарство состояло из смеси разных витаминов, представлявших собой спиртовой экстракт рисовой оболочки. Именно эта часть, которую выбрасывают при шлифовке риса, содержит большую часть витаминов. В свое время стало модно употреблять шлифованный рис – так называемый товарный рис уже не едят. Когда японцы построили себе военный корабль по европейскому образцу, то решили, что будут кормить команду шлифованным рисом; они не хотели показывать во время заходов в крупные порты, что их матросы едят товарный. Поскольку для японцев рис – основная пища, вскоре они все заболели; это заболевание и называется «бери-бери». Японский врач попробовал доказать, что болезнь вызвана введением в рацион шлифованного риса. Каким образом это взаимосвязано, трудно сказать, но как только они начали есть привычный товарный, болезнь отступила. Мне об этом рассказал доктор Тржемесский, а он уж знает толк в таких вещах. Для нашего полярного путешествия он взял с собой некоторое количество антибериберина.

Доктор со Святой Елены спас множество моряцких жизней, его считали чудо-доктором. Штурман тот раз болел так тяжело, что доктор уже не надеялся, что тот вернется живым в Европу. Но на судно взяли большое количество овощей и антибериберин в достаточном объеме, корабль отправился в путь, и команде постепенно, с каждым днем, становилось все лучше. Когда они прибыли в место назначения, некоторые почти выздоровели.⁴³

На следующий день мы направились на северо-восток к заливу Миддендорфа, где должны были заложить первое депо. Здесь, в глубине залива, местность значительно изменилась. Я почтительно поименовал ее горным ландшафтом. Однако это не совсем так: на самом деле там были лишь небольшие округлые кряжи высотой в 600–700 футов, может, чуть больше. Так или иначе, вид был хорош. Должно быть, там во-

⁴³ Это окончательно доказал опыт Первой Мировой войны. Интерес Свердруп к болезням, связанным с отсутствием определенных витаминов, объясняется их широким распространением среди моряков и полярников прошлых лет.

дилось много оленей, так как повсюду были их следы. Видели мы и немалое количество волчьих следов. Снег тут был мягче, следы виднелись на приличном расстоянии, целая масса петель вырисовывалась на холмах вокруг. Но они были так далеко, что мы не стали беспокоиться об охоте. Летом здесь также было множество гусей, мы видели много помета. Мы пришли к заключению, что прошлым летом залив был полностью свободен ото льда, были все основания полагать, что здесь должны быть тюлени. В целом залив Миддендорфа и прибрежные районы произвели на нас впечатление настоящего рая для охотника. Плавника здесь было мало, по крайней мере, на первый взгляд.

Мы заложили депо на самой восточной оконечности острова Рыкачева. Там мы повернули обратно и пришли на судно вечером 13 марта.

Собаки уже стали понимать, что к чему, и путь назад прошел намного легче. Но у них было мало сил, они очень устали, когда мы добрались до дома.

Спальные мешки и другое снаряжение, использованное нами во время путешествия, мы вывесили на просушку, и проверили потяги и собачьи шлейки.

ГЛАВА 12. Бытовые хлопоты и санные поездки

Вилькицкий на борту «Таймыра» все еще переживал за судьбу своей экспедиции. Ему уже были переданы правительственные приказы; ни одна арктическая экспедиция раньше не получала такой государственной поддержки, как эта: все было запланировано, все отлажено, ему не требовалось ни о чем беспокоиться. Он только должен был следовать поступавшим инструкциям. Но я был согласен с ним в том, что если он не получит в дальнейшем никакой помощи, то мир станет свидетелем новой ужасной трагедии.⁴⁴

⁴⁴ Неволяно Свердруп сгущает здесь краски, тем более что главной проблемой первых зимовок в неизвестных прежде морских акваториях является невозможность предвидения опасностей, связанных с режимом погоды и поведением морских льдов. Это обстоятельство заставляло руководство кораблей и экспедиций не только опираться на инструкции, но и принимать самостоятельные решения, исходя из конкретной обстановки, что составляет основу морского и полярного опыта.

Его изначальный план, пока он не установил с нами связь, заключался в том, чтобы, как только начнется светлое время, часть экипажа покинула бы суда и направилась к югу, в населенные районы. Но поскольку у него не было приличного санного снаряжения и надлежащего провианта, такой переход стал бы для этих людей верной смертью. Теперь он изо всех сил торопился отправить своих людей на «Эклипс». Температура постоянно держалась около 40–44°. Но я считал, что, поскольку его команда так плохо экипирована, не нужно заставлять ее страдать больше, чем это необходимо. Сначала я подготовлю надежные депо, люди вполне могут совершить переход к осени, если придется покинуть суда.

Вообще-то нам не очень хотелось, чтобы все они жили у нас столь долгое время. Если в этом нет необходимости, то, конечно, лучше этого избежать.

Мы стряхнули снег с тента над судном, а старые паруса, положенные на слой снега, привязали прямо к самому тенту. Солнце уже набрало такую силу, что в тихую и ясную погоду снег на тенте в самом тонком месте таял, и с крыши начинало капать, хотя в тени было 40° мороза. Когда мы убрали снег с крыши, температура под тентом держалась на отметке –10–11°. Тепло в изрядном количестве поступало с камбуза, особенно когда Линдстрем расходился на полную катушку. Он постоянно открывал иллюминаторы с обеих сторон, да и дверь оставалась открытой большую часть дня.

Каждое утро в шесть часов Линдстрем начинал печь свои пирожки с пылу с жару для всех, кто был на борту. Хлеб для команды он тоже пек сам. Когда он затем приступал к приготовлению блюд повседневного меню, то ощущал, что стало жарковато. Плита весь день была раскаленной.

В целом наш старый «Эклипс» был самым приятным полярным судном, на котором мне когда-либо довелось побывать – во всех помещениях тепло и уютно, большие просторные каюты и привлекательный интерьер.

Второй штурман с двумя матросами ездил в бухту к востоку от нас и набрал там кольев для солнцезащитных экранов вокруг нашей метеостанции. Палатку из парусины, которую наши охотники на лис использовали осенью, распорили, выстирали и сделали из нее солнцезащитный парус для станции.

Штурман получил списки провизии для санных поездок и приготовил все для поездки № 2. Он должен был взять с собой 400 кг провианта, который предварительно планировалось оставить в бухте Зари⁴⁵. Теперь установилась «оттепель», всего 3–4° мороза, для поездки такая погода не годится, поэтому ее отложили. Тент сильно протекал, весь вымок и отяжелел. Мы не могли держать двери открытыми, так как была метель, и снегу бы намело внутрь, но использовали случай, чтобы все как следует вымыть.

Под тяжестью снега лед надломился, вода начала поступать в собачьи будки. Нам пришлось посадить собак на привязи на льду, пока мы перемещали (примерно на 18 дюймов) пол и брусья, на которых он лежал.

Снег местами был рыхлым и влажным, что сильно затрудняло движение; если бы подул настоящий штормовой ветер, то снег быстро пришел бы в нужное нам состояние. Я не хотел отправлять экспедицию до тех пор, пока не установится погода; нам было некуда спешить, несколько дней роли не играли. Большинство наших парней страдали снежной слепотой в легкой форме, а очки они надевали неохотно.

23 марта подул сильный, 15–16 метров в секунду, юго-западный ветер, но мело не так сильно, как раньше, и штурман отправился в путь со своей партией – Паулем, Кузнецом и Георгом.

Шторм, один из щенят Люси, в тот же день заболел. Мы с доктором тщательно осмотрели его. Мы боялись, что кто-то из собак укусил его в живот и повредил брюшину, а тогда псу конец. Нападающей стороне нужно очень постараться и уж не знаю, как искушать беднягу, чтобы он не пришел в себя. К сожалению, через неделю он издох. Доктор произвел вскрытие. По его мнению, причиной смерти стало воспаление кишок. Гибель Шторма стала для нас большой потерей, он был крепкой собакой.

31 марта в четыре часа дня вернулся со своими спутниками штурман. Они заложили депо в бухте Зари. Погода всю дорогу благоприятствовала, путешествие прошло хорошо. Но воздух был влажным, так что видимость оставляла желать лучшего. Горный переход от залива Миддендорфа к заливу на восточной стороне был хорош, но значительно выше, чем мы себе представляли. По их словам, он

⁴⁵ Место первой зимовки барона Толля во время его экспедиции на паровой яхте «Заря» к Новосибирским островам (1900–1903).

находился на высоте 600–800 футов над уровнем моря. В глубине залива Миддендорфа они видели множество оленей, но охотиться на них не пытались. Штурман очень хвалил Пауля и Кузнеця, он утверждал, что более пригодных для санной экспедиции людей не знает.

Кобеля Гуннара в этом путешествии сильно погрызли, пришлось его пристрелить. Невелика потеря, проку от него было мало.

По случаю возвращения санной партии и, в немалой степени, в честь кануна Великого Четверга мы устроили большой праздничный ужин в шесть часов вечера. Затем пили кофе, пунш и курили сигары. Наши путешественники вернулись домой с большим запасом хорошего настроения, одна веселая история сменяла другую, так что даже доктор приободрился – последнее время он был молчалив и грустен, у него болел палец на ноге. Мы покинули веселую компанию только за полночь.

Великий Четверг, 1 апреля, подул северо-восточный ветер, небо ясное, -35° . Когда я вышел на утреннюю прогулку, внизу на льду встретил штурмана, он делал там наблюдения с помощью искусственного горизонта. «Погода такая хорошая, что я решил чем-нибудь заняться, – сказал он. – Проводить наблюдения и делать потом расчеты – это все равно, что сходить в церковь, по крайней мере, это не менее благоговейное занятие. Правда, иногда мерзнут пальцы – солнечно-го тепла здесь не всегда хватает, а еще этот снег...»

Собак между поездками старались накормить посытнее, они сильно уставали за время путешествия. Люси со щенками оставалась под судовым тентом. Дверь их будки всегда была открытой, так что они могли выходить наружу, когда хотели, но предпочитали лежать на крыше.

Много было разговоров о хороших возможностях для охоты в заливе Миддендорфа и в окрестностях Таймырского пролива, так что мы согласились, что отправим туда две охотничьи партии. Для этих целей сделали двое легких санок. Хансен и Мюре были в одной партии, Сигвард и Эйнар в другой. Хансен и Мюре должны будут охотиться с внешней стороны залива, а Сигвард и Эйнар – с внутренней. Обе партии отправились вместе со штурманом, он повез провиант, оставшийся для закладки в депо. Мы со штурманом лично проверили, чтобы все снаряжение было в порядке: палатки, спальные мешки, котелки, примусы, санные паруса и т.п. Из оружия мы пользовались винтовками «Маузер» восемь мм. Это отличное ору-

жие. Когда их калибр больше, чем у Крага-Йоргенсена, я предпочитаю их для охоты на крупного зверя.

9 апреля ветер стих, установилась чудесная погода и хороший путь. Мы позавтракали в семь часов, и все три санные партии пустились в дорогу, в общей сложности шесть саней с 24 собаками, поделенными на четыре упряжки. Охотники привязали свои санки к собачьим упряжкам с тем условием, чтобы они сами перетаскивали их через трещины. Штурман должен был взять три ящика с мясом из первого депо и заложить их во второе депо, затем взять кое-что оттуда и заложить это в Хелленорме (в восточной части Таймырского пролива), где он должен был разместить 250 кг груза.

Копстад, Йоханнес и Брок были заняты приготовлениями на судне, связанными с прибытием русских. Наш Йоханнес – отличный плотник. Второй штурман убрал спальные помещения и починил несколько новых матрасов. Нам понадобится гораздо больше воды, если с нами будут жить еще 40 человек. Поэтому Эриксен сделал новый бак для растопки льда. Затем прибрались в пассажирских каютах по левому борту от кают-компаний, оборудовали два дополнительных спальных места – здесь мы планировали разместить русских офицеров.

Большое помещение для провианта на средней палубе вычистили, провиант затолкали в нижний трюм, и переделка началась. Комната была в 34 фута длиной и 28 футов в ширину. Там было место для ряда из пяти коек в длину и около трех футов свободного места в ногах. Днище сделали из парусины, размеры коек составили шесть на два фута. По каждому борту сделали по ряду коек в два яруса, таким образом, получилось место для 10 человек в каждом ряду, затем сделали еще один ряд в середине судна; в общей сложности получилось 30 койко-мест. Затем мы сделали два обеденных стола с белыми восковыми скатертями, за каждым умещалось по 15 человек. Пол в помещении отчистили песком и отполировали пемзой⁴⁶. Да, помещение и вправду стало очень уютным.

Мы узнали, что в Югорском Шаре для нас лежало несколько телеграмм, и попытались установить связь, чтобы получить их. Ночь

⁴⁶ Пемза или «священный камень» – это мягкий песчаник, который используется для полировки палубы. Один или два человека тащат по палубе большой кусок пемзы, если камень идет легко, то кто-нибудь садится на него сверху. Более мелкие кусочки используют для чистки и шлифовки разных уголков. На английских шхунах большие куски пемзы называют «библией», поменьше – «молитвенником», отсюда возникли у норвежских моряков выражения «библия» и «сборник псалмов». «На священном камне» – обычное выражение норвежских моряков, обозначающее использование этого камня.

за ночью мы пытались это сделать, пока не пришел полярный день и связь прервалась. Все наши попытки оказались безрезультатными, мы ни разу не получили ответа.

Во второй половине дня 20 апреля на судно вернулся штурман со товарищи и обе охотничьи партии. Штурман заложил депо, как и договаривались. В тот же день, когда они покинули судно, Хансен повредил ногу и не смог ходить, так что был вынужден ехать и остаток пути к заливу Миддендорфа, и назад домой. На обратном пути Эйнар также сильно поранил ногу. Его финка выскочила из ножен, острие пронзило и обувь, и ступню, он получил глубокую рану, и его тоже пришлось везти. Когда раненые вернулись, на некоторое время им был прописан постельный режим. Штурман страдал от снежной слепоты, ему нужно было бы хоть сколько-то находиться в темноте, но он был не в состоянии это сделать. Конечно, он носил темные очки, это облегчило его состояние: не такой уж резкий был свет под двойным тентом, покрытым снегом.

В пути Сигвард подстрелил красивого оленя. Тогда я отправил его вместе с Георгом на оленью охоту, а мы отправились в экспедицию на «Таймыр».

Доктор Тржемесский провел тщательные научные расчеты рациона для участников санных поездок, он считал, что сможет сэкономить на весе за счет изменений в меню, и питал большие надежды в связи с этим экспериментом. Собак они с собой не брали, так как сами собирались тянуть свой груз и идти каждый день, если позволит погода. Это был очень интересный эксперимент, и я с нетерпением ждал, как они справятся при рационе доктора. Он взял с собой Мартинсена с провиантом на 30 дней.

Охотничья экспедиция Сигварда также взяла с собой провизии на 30 дней, в то время как штурман, Пауль, Кузнец и я обеспечили себя провиантом для нашей экспедиции на «Таймыр» на 38 дней. Конечно, мы взяли провизии с излишком, но этот излишек мы собирались заложить в одно из депо для капитана Вилькицкого на случай, если вдруг ему придется покинуть судно. Мы взяли с собой большую четырехместную палатку, другие партии брали с собой двухместные. Мы также захватили четверо порожних саней для русских.

Все оборудование, как обычно, тщательно проверили и убедились, что все в полном порядке.

Но нам не удалось отправиться в назначенное время. Со штурманом случилось небольшое обострение снежной слепоты.⁴⁷ Кроме того, началась сильная пурга, так что всем партиям пришлось свое путешествие отложить.

Как нам уже неоднократно приходилось делать в течение зимы, мы опять выкопали лодки и снова установили их на сугроб. Мы также проверили наши запасы керосина. В общей сложности в путешествие мы взяли 17 тонн, все это содержимое привезли в двух резервуарах на «Эклипсе». Один из них оставался пока нетронутым. Керосином из другого резервуара мы пользовались с того момента, как покинули Кристианию, и уже израсходовали 48 дюймов, в то время как у нас оставалось керосина еще на 31 дюйм. Даже если бы путешествие затянулось еще на год, керосина у нас было достаточно. Тем более, что летом мы его расходовали по минимуму.

Сигвард и Георг отправились 28 апреля, по хорошему снегу и с попутным ветром. С ними отправились еще трое, чтобы помочь тащить сани первые два десятка километров. Они думали, что смогут проходить 20 км в день, по этим расчетам они надеялись дойти до внутренней части залива Миддендорфа за 4½ дня.

ГЛАВА 13. На «Таймыр»

В четверг, 29 апреля, мы наконец пустились в путь за людьми с русских кораблей, которых требовалось разместить у нас. Погода была отличная, путь замечательный, так что мы смогли разбить лагерь после дневного марша в 40 км.

На следующий день мы отправились к Солнечной поляне в глубину залива Миддендорфа. Там мы встретили Сигварда и Георга, которые только что встали там лагерем. Расстояние от судна в 87,5 км они преодолели за три дня вместе с грузом в 120 кг.

...1 мая мы постарались еще углубиться в горы, нам всем нужен был переход к бухте Колина Арчера. Подъем был тяжел, каждому пришлось затратить много сил, и у нас не получилось сделать по-

⁴⁷ Разновидность конъюнктивита (воспаления слизистых оболочек глаз), вызываемая избытком отраженной солнечной радиации от снежной поверхности, особенной весной.

задуманному, а именно: помочь тем двоим тащить их тяжелый груз. Нам вообще пришлось их оставить и пойти своим путем, к тому же поднялся сильный ветер со снегом. Мы, конечно, справились, но вечером были вынуждены разбить лагерь уже у Солнечного ручья.

На следующее утро мы думали сделать следующий переход. Однако на этот раз все пошло не так гладко. Пауль и Кузнец испытали сильный приступ снежной слепоты. Я всегда настаивал на использовании защитных очков, они делали это в ясную погоду, но как только пошел снег, они, похоже, стали обходиться без очков, чего я и боялся. Некоторые становятся жертвами снежной слепоты, даже если они используют и очки, и вуаль. Я закапал своим пациентам в глаза раствор кокаина, сделал им чайные компрессы и уложил их в спальные мешки.

Когда мы осмелились выглянуть наружу утром 3 мая, непогода утихла. Стояло ясное тихое утро, мы даже могли видеть палатку Сигварда и Георга на другой стороне фьорда. Штурман пошел им навстречу и помог тащить груз. Дальше мы шли вместе с ними, пока наши пути не разошлись на перешейке; вообще-то все мы следовали в одном направлении, но нашей партии нужно было заботиться о двух «слепцах». Дорога была тяжелой, но когда мы расстались, до бухты Заря оставалось недалеко.

5 мая наши пациенты выздоровели настолько, что мы решили на следующий день отправляться в путь. Для всех нас эта задержка была неприятна. Штурман сделал все возможное, чтобы скоротать время, рассказывая истории: благодаря ему мы от души посмеялись, однако в таких условиях сохранять хорошее чувство юмора было нелегко. Мы с ним попробовали охотиться, но из-за погоды ничего не было видно на расстоянии вытянутой руки, единственное, что нам оставалось – это развернуться и плестись домой.

6 мая мы оставили лагерь и отправились через перешеек к острову Наблюдений в бухте Заря. Это высокая кегля, возвышающаяся над морем на 300 футов. Остров находится в западной, широкой части Таймырского пролива. Остров Олений расположен немного севернее, а остров Таймыр – на самом севере пролива. Сигвард и Георг должны были остановиться на острове Наблюдений, но так мело, что мы с трудом отыскивали их лагерь. Когда мы, наконец, добрались, то расположились неподалеку от них и пригласили их вечером на шоколад. Охотников, понятно, раздражала плохая погода – видимость была такова, что зверя удавалось увидеть разве что мельком.

На следующий день в сильную пургу мы отправились в Хелленорм и проинспектировали там склад с провиантом. Все оказалось в полном порядке. У береговой полыньи⁴⁸ видели медвежьи следы, но к депо ни один зверь не пробрался. Мы разбили на ночь лагерь на льду перед депо, а на следующий день прошли вдоль берега острова Таймыр сначала 28 км курсом N16° O, а затем 35,4 км, изменив курс на N 44° O. В тот день мы увидели медведя, но он испугался и бросился бежать. Кстати, нашим собакам остановить медведя не удалось, они только бросились за ним и напугали его еще больше.

7 мая мы увидели остров прямо на востоке от Хелленорма. Поскольку на наших картах он не значился, мы его назвали «Безымянным». Видел ли кто-либо этот остров раньше, неизвестно.

В ночь на воскресенье 9 мая выпало очень много снега, и в этот день нам удалось пройти не более 39,4 км. Следуя взятым нами курсом, мы должны были как раз обойти песчаную косу у реки Таймыр, но, как выяснилось, она простиралась гораздо дальше, чем указано на наших картах. Скорее всего, мы сильно углубились по этой косе, но продолжали следовать курсом N 44° O, потому что знали, что именно здесь должны найти судно, а уж как продвигаться – по косе или по льду, нам было все равно. Между прочим, передвигаться по косе оказалось значительно легче.

В понедельник, 10 мая, нам пришлось пережить сильный шторм, но вскоре после полуночи мы продолжили путь. К полудню ветер стих, погода прояснилась. Тогда мы решили немного передохнуть и достали наши термосы с теплым молоком. Термосы оказались лучшим из изобретений, с которыми я когда-либо имел дело. Они состояли из жестяной колбы, помещенной в мешок из двух слоев оленьей шкуры – мехом внутрь и наружу, а сверху мешок затягивались шнурком. Отличнейшие термосы!

Во время отдыха я взял бинокль, забрался на ледяной гребень и внимательно осмотрел горизонт прямо по нашему курсу. Да, все правильно – «Таймыр» был там. Как только я понял, где находится судно, тут же смог увидеть его невооруженным глазом.

Капитан Вилькицкий и часть команды встретили нас в километре от судна. Когда собаки увидели корабль и всех этих незнакомцев, они стали неуправляемыми – пустились бежать напрямик, сносая все на своем пути.

⁴⁸ Береговая полынья – трещина между припаем и остальным льдом, ее уровень меняется в зависимости от прилива или отлива.



Палатка береговой партии с «Таймыра». Весна 1915 г.
(Из архива семьи Евгеновых)

Возле судна собрался весь экипаж с офицерами и доктором⁴⁹ во главе, они приветствовали нас, каждый по отдельности. Собак посадили на привязь и хорошо угостили свининой. На борту «Таймыра» у них были подросшие поросята, которые зимой погибли от холода. Для собак это был настоящий деликатес.

Я последовал за Вилькицким на борт, он проводил меня в каюту – большую, уютную. Штурману также отвели отдельную каюту, Пауля и Кузнеця разместили вместе. В общем и целом, все приняли нас очень тепло и радушно. Мы поняли, что прибытие гостей в этой ледяной пустыне стало для них настоящим событием. Для нас же встреча с этими любезными и гостеприимными людьми стала незабываемым впечатлением, поскольку в течение долгого времени мы не видели никого, кроме своих спутников.

После того, как мы помылись и привели себя в порядок, нас пригласили к ужину. Это была настоящая праздничная трапеза. Просторную кают-компанию ярко украсили. Национальный флаг, сигнальные флажки – все пошло в дело. Стол красиво сервировали и убрали, офицеры надели парадную форму, короче говоря – на всем судне царил атмосфера праздника. Только гости оказались не при параде – мы чувствовали себя не в своей тарелке. Однако никто на это не обращал внимания. Мы быстро

⁴⁹ Старокадомский описывает эту встречу в своей книге.

заразились праздничным настроением. Все воздали должное изысканным блюдам и отличнейшему вину. Подъем, радостное расположение духа повышались с каждым новым блюдом. Разговоры текли рекой – одна речь сменяла другую, песни и веселье продолжались до глубокой ночи. У нас ведь не было соседей, которых мы могли беспокоить.

После так хорошо проведенного дня все мы заснули глубоким, крепким сном. Нам, людям, иногда нужен праздник – ну, конечно, не каждый день.

На следующий день Вилькицкий телеграфировал на «Вайгач», чтобы они скорее посылали на «Таймыр» тех, кто должен будет следовать на «Эклипс». Между судами было около 26 км, снег был рыхлый и тяжелый, передвигаться по нему без лыж очень трудно, поэтому мы послали людей им навстречу. 15 мая они пришли на «Таймыр» под командованием капитана Новопашенного и его заместителя. Они сильно утомились в пути, один из матросов заболел, и его пришлось тащить всю оставшуюся дорогу.

16 мая нам пришлось пережить погоду, 17-го также не удалось отправиться в путь. Началась сильная пурга, ветер достигал до 24 метров в секунду. Таков май в полярных местах, погода в этом месяце очень переменчива, в большинстве районов также выпадает немало осадков. Капитан Вилькицкий хорошо подготовился, чтобы отпраздновать наш национальный праздник. Да, это был праздник, скажу я вам! Он продолжался до четырех часов утра 18 мая. Среди прочего, капитан выступил с речью, где рассказал, какое значение имеет этот день. Это был экскурс в историю, но, поскольку он говорил по-русски, я не могу, к сожалению, пересказать содержание речи.

ГЛАВА 14. Назад на «Эклипс» вместе с русскими

Только 19 мая установилась подходящая для путешествия погода – тихая и ясная, с хорошим снегом. Мы выехали в 11 часов. Мы планировали взять с собой 40 матросов и трех офицеров, но только 36 матросов и три офицера отправились с нами.

Самым старшим из офицеров был капитан 2-го ранга Александров⁵⁰, он был летчик⁵¹. Двое других – лейтенант фон Транзе и лейтенант Гельшерт.

Капитан Вилькицкий проводил нас до Земли Оскара II, где он собирался заняться топографической съемкой, с ним было шесть матросов и один офицер.

Русские, которые пошли на «Эклипс», воспользовались нашими санями – на каждого человека приходилось по 40 кг. У них с собой было много ненужных тяжестей, кроме того – еще и провиант на три дня, чтобы они смогли добраться до Хелленорма. Мы полностью загрузили собак русским багажом. У них не было лыж, да и вряд ли они были нужны, поскольку ходить на лыжах русские не умели. Они шли пешком в своих «русских сапогах», доходивших до середины бедра.⁵²

Когда мы проехали 10 км, то сделали привал и вскипятили чай. Я спросил Вилькицкого, не останется ли он поужинать с нами и переночевать в нашей палатке, когда мы встанем лагерем на ночь, но он ответил, что должен есть и спать вместе со своими людьми, иначе он окажется в более привилегированном положении, чем другие.

Палатки у русских были плохие, они не выдерживали пурги. Именно в это холодное время года они, пожалуй, абсолютно бесполезны. Палатки завязывались на шнуровку, и снег забивал петли. Но русские были сильными, мужественными ребятами, и если бы им дать снаряжение получше, да усилить тренировку, они смогли бы проходить за день гораздо больше.⁵³



Лейтенант Н. А. Транзе.
(Из архива семьи Транзе,
предоставлено Н. А. Черкашиным)

⁵⁰ Капитан второго ранга Дмитрий Николаевич Александров, инженер-капитан транспорта «Таймир». (Прим. перев.)

⁵¹ Экспедиции был придан самолет, но при испытаниях он не взлетел и во время зимовки 1914–1915 годов его агрегаты использовали для постройки аэросаней.

⁵² Видимо, в валенках.

⁵³ В части передвижения пешком наши моряки уступали норвежцам, поскольку те регулярно занимаясь охотой и были, что называется, в форме. Особо подчеркнем явно уважительное отношение Свердрупа к русским морякам, причем выражаемое неоднократно.

20 мая началось с юго-западного шторма и снегопада. Мы с капитаном Вилькицким много раз обсуждали, стоит ли нам оставить лагерь и отправиться в путь, но решили, что начинать дорогу при такой погоде бессмысленно, да еще и против штормового ветра. Порывы были настолько сильны, что мы боялись, что снесет палатки, и укрепили их с помощью лыжных палок. Вечером мы пили чай у русских, но в гостях уже не было так приятно. Мело так, что мы едва видели друг друга, фактически мы лежали, зарывшись в сугроб.

На следующий день мы опять решили, что в путь отправляться не стоит. Только в половине седьмого вечера погода стихла настолько, что можно было начать путь. Мы на своей собачьей упряжке были вынуждены расстаться с другими партиями. Вилькицкий со своей партией отправился к берегу, остальные русские взяли курс на остров Безымянный. Собачьим упряжкам нужно было как можно скорее добраться до острова Наблюдений, быстро вернуться оттуда и взять новую порцию русского багажа; мы рассчитывали, что сможем встретить их на Безымянном, так оно и вышло.

Как только мы расстались с русскими, началась сильнейшая пурга, но ветер дул нам в спину, так что мы благополучно добрались до места. Когда мы 25 числа в восемь часов утра достигли острова Наблюдений, там нас встретили охотники, они помогли нам с собаками. Сигвард спросил, не нужен ли нам для них свежий корм, он не сказал, какой именно, а я не любопытствовал спросить (охотник не должен быть любопытным), но поблагодарил и согласился взять свежего корма для собак. Тут он рассказал, что подстрелил четырех оленей. Это был большой сюрприз. По пути из Хелленорма мы видели множество больших оленьих стад по обе стороны пролива, но мы спешили и даже не пробовали на них охотиться.

После ужина Пауль и Георг отправились на охоту. Однако они вернулись после пяти часов пути с кислыми лицами – им не подалось ни одного.

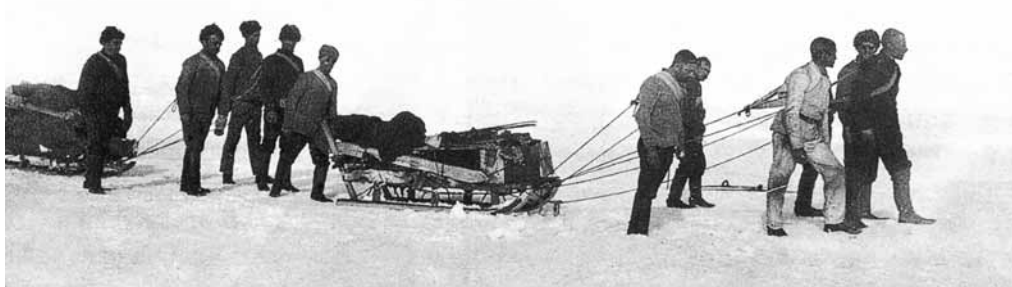
На следующий день штурман, Пауль, Кузнец и Георг отправились навстречу русским, а мы с Сигвардом пошли на охоту. Сигвард и Георг переставили палатку на верхнюю точку острова, поскольку оттуда все было хорошо видно. Да, вид оттуда был хорош, но ставить палатку на самой вершине абсолютно неразумно, особенно в местах, где часто случается штормовой ветер. Их палатку вывернуло наизнанку, несмотря на то, что она была довольно крепкой.



Подготовка к уходу береговой партии на «Эклипс». Собаки и палатки доставлены на «Таймыр» О. Свердрупом. Май 1915 г. (Из архива семьи Евгеновых)



Выход группы моряков с «Таймыра» и «Вайгача», направляющихся на «Эклипс». (Из архива семьи Евгеновых)



Переход части экипажей «Таймыра» и «Вайгача» на «Эклипс». Конец мая 1915 г. Залив Толля. (Из архива семьи Евгеновых)

Наутро, когда наши оправились на восток, чтобы встретить русских, подул сильный ледящий северо-восточный ветер, в течение дня он только усиливался. Мы боялись, что палатку снова вывернет, и поэтому построили около нее снежную стену с подветренной стороны. Несмотря на это, мы провели очень некомфортную ночь – я замерз, как собака.

На следующий день мы отправились на охоту и подстрелили красивого оленя. Судя по всему, в этих местах их много. Летом здесь, наверное, настоящий рай для охотника: олени, тюлени, медведи и гуси в большом количестве. Зимой условия для охоты труднее. В дополнение к сложному рельефу местности ваши шаги сопровождается проклятый скрип снега, особенно во время сильного мороза.

28 мая штурман вернулся обратно с острова Наблюдений вместе с русскими. Как мы и договаривались, он встретил их на острове Безымянном. У него сложилось впечатление, что матросы уже не надеялись больше встретить кого-либо из нас. Какое же было счастье, когда мы увиделись! Продолжительные объятия, поцелуи в щеку. Радость русских была такой искренней и трогательной, что от этого зрелища наворачивались слезы. Похоже, они не слишком доверяли своим офицерам – оставшись без нас, считали себя чуть не у смерти в лапах. Что мы действительно вернулись и встретили их, для них было невероятно.

Они все вместе переночевали на острове Безымянном, и на следующий день при хорошей погоде отправились к острову Наблюдений. Снег был отличный, дул тот же свежий северо-западный ветер, что и днем раньше. Они подняли паруса на санях, ветер дул так сильно, что помогал двигаться и грузу, и людям. Впереди каждый саней шел рулевой, остальные ехали. Конечно, седокам приходилось вставать, когда ветер стихал, но как только он усиливался, они снова запрыгивали на сани.

С острова Наблюдений мы увидели их далеко на востоке в проливе, мы с Сигвардом спустились к лагерю и встретили их по прибытии. Все они были очень довольны и в отличном настроении. Они много прошли за день, но справились с этим довольно легко – ведь почти всю дорогу они ехали.

Этим вечером на острове Наблюдений было многолюдно: когда поставили палатки, получилась целая деревенька. Русская компания получила большого оленя на ужин, кроме того им выдали вкуснейшее пшеничное и ржаное печенье, печеночный паштет, сельдь

ломтиками в маринаде и массу деликатесов. Им было сказано, что три дня они могут лежать, объедаться, и ни о чем не беспокоиться. Все они нуждались в отдыхе и пище, кроме того, несколько человек страдали от цинги. Удивительно, сколько эти ребята могут съесть, но нужно не забывать, что все они долгое время жили только на половинном рационе. Кроме того, у меня сложилось впечатление, что их дневной рацион оставлял желать лучшего. Но они были дюжими, в самом расцвете сил, и, конечно, могли многое вынести.

В течение трех дней, что мы тут находились, нам очень повезло с погодой. Начали вылезать на лед тюлени, и Сигвард подстрелил одного жирного здоровяка, так что и собакам досталось немного свежей пищи в эти дни. У нас было много хорошей провизии в депо на всем протяжении обратного пути, и хотя мы брали кое-что оттуда, там оставалось еще много провианта на случай, если Вилькицкому придется воспользоваться им для транспортировки остальных членов экипажа.

Последствия спокойной и сытой жизни не замедлили сказаться на русских. Каждое утро мы видели, как по всему льду, наподобие ворон, сидели черные фигуры.⁵⁴ Но это не страшно, молодежь может вынести многое, главное тут – привычка.

На четвертый день мы отправились в путь. Погода и снег были отличными, а люди и собаки – в наилучшем состоянии. Но мы передвигались большей частью по ночам, поскольку тогда устанавливаются идеальные условия для марша – появляется наст. Ночь за ночью совершали мы длинные переходы. Ребят как будто подменили – просто удивительно, какую скорость они показали в этих условиях. Честно говоря, пешеходные способности русских превзошли все наши ожидания, особенно если учесть их тяжелую и неудобную обувь и весь багаж, который им приходилось тащить; кроме того, снег часто становился таким рыхлым, что они проваливались по колено.

До водораздела мы шли по знакомому пути, но затем взяли немного на восток, в долину реки, которая вела к южной ветви залива Миддендорфа. Это была привлекательная долина, пересеченная множеством долин, спускавшихся вниз к реке. Оленьи стада мы встречали повсюду, на свободных от снега грядках и камнях находили многочисленные следы гусиного помета с прошлого лета. Должно быть, в этой долине летом очень хорошо!

⁵⁴ Следствие расстройства желудка из-за перемены пищи.



О. Свердруп во главе группы норвежцев, прибывших на «Таймыр» для подготовки пешего перехода на «Эклипс». 12 мая 1915 г. (Из архива семьи Евгеновых)

Русские начали устраивать привал каждые 2 ½ часа посреди пути. Мне эта манера не понравилась, но уж это как им угодно. В любом случае, они хорошо продвигались, 33–36 км в сутки; учитывая условия, на такую скорость грех жаловаться.

1 июня мы разбили лагерь у депо на острове Рыкачева. Мы решили, что Сигвард и Георг останутся тут и займутся охотой. Им оставили провиант на 30 дней. Конечно, условия для охоты во внутренней части залива гораздо лучше, чем в устье, но это слишком далеко от судна. В одной из наших поездок на остров мы с Сигвардом видели множество оленьих стад в северной части гавани, там, где в свое время стояла на якоре «Заря».

Капитан 2-го ранга Александров был неуклюж, как першерон, он даже не мог наклониться, и при этом шел целый день. Его скорость была невысока, но благодаря равномерному движению и он ежедневно совершал хорошие переходы. Он часто отставал, но нагонял всех, пока те отдыхали. В результате отдыха для него не получалось: когда он настигал остальных, нужно было снова отправляться в путь.

3 июня мы пришли кратким путем через косу в бухту, где раньше стояли на якоре. Над водоразделом мы увидели «Эклипс» на расстоянии примерно 14 км. Стояла ясная и тихая погода, но снег под



Перетаскивание нарт во время перехода на «Эклипс».
(Из архива семьи Евгеновых)

ногами был ужасен. Теплые южные ветры растопили его, ночных заморозков в последние сутки не было. Те, кто шел без лыж, часто проваливались выше колен, это был самый утомительный переход. Но когда русские увидели судно, их лица просветлели. Теперь они, наконец, убедились, что конец их мучениям уже близок.

Когда они поняли, что и вправду увидели мачту нашего судна, то оживились, закричали «ура» и начали кидать в воздух шапки. Они громко переговаривались, перебивая друг друга, особенно их впечатлила большая марс-рея.

Когда мы остановились на привал у мыса Двенадцати километров, мы заметили вдалеке на льду палатку. Я послал Пауля проверить, кто там был. Спустя час он вернулся вместе со вторым машинистом Якобсеном. Тот рассказал, что направился на восток, чтобы помочь нам; все понимали, что условия пути оказались для нас очень тяжелыми.

После двухчасового привала мы продолжили свой путь на судно. Мы следовали вдоль прибрежной полыньи на запад, затем она пропала у нас из виду, и снова мы ее увидели только через километр пути. Когда наши собаки заметили судно, они пустились вперед полной рысью, их было не остановить. Таким образом, мы пришли на «Эклипс» на четверть часа раньше, чем русские.



Возле «Эклипса». Сидит слева четвертый Н. А. Гельшерт, рядом (пятый) — Д. Н. Александров. (Из архива семьи Евгеновых)

Было семь часов утра, когда пришли русские. Я встретил их на трапе, или, правильнее сказать, на взвозе – и сказал им: «Добро пожаловать на „Эклипс“». Капитан 2-го ранга Александров выступил с речью в мою честь и поблагодарил за оказанную помощь во время пути. Подняли норвежский и русский флаги, гостям показали их каюты. На все койки положили новые матрасы, шерстяные одеяла, подушки и простыни, все свежее и новенькое. На каждой кровати их ждал новый костюм и полный комплект нижнего белья. Все это выглядело очень привлекательно, радость и восторг наших гостей были просто безмерны и проявлялись самым непосредственным образом. Машинисты запустили мотор, и во всех жилых помещениях включилось электрическое освещение. Линдстрем приготовил особенный завтрак. Старый продовольственный трюм выглядел очень празднично с нарядными накрытыми столами между 30 койками с ослепительно белыми простынями. В каюте команды было шесть свободных коек, их отдали русским. Капитану 2-го ранга Александрову показали большую каюту за кают-компанией, двух младших офицеров разместили в каютах на корме.

ГЛАВА 15. Русские дни на «Эклипсе»

УЛиндстрема дел значительно прибавилось, поэтому ему дали двух русских в помощь: один мыл посуду, другой был на побегушках. У каждого русского офицера был свой денщик, который ему прислуживал.

Плита была настолько мала, что хлеб приходилось печь два раза в день. Кроме того, тщеславие подхлестывало Линдстрема еще и на массовую выпечку блинчиков. Блинчики должны были достаться всем, к тому же он считал, что одной штуки на каждого мало. Нет, он нацелился на 365 штук в день, по 4–5 штук каждому, и ему это удавалось. Вне всяких сомнений, он был самым выдающимся экспертом в области кулинарии; таких блинчиков, как у него, я не ел нигде, знаменитые американские оладьи не идут с изделиями Линдстрема ни в какое сравнение! Жаль, что я не знаю его рецепта, наверное, он уйдет с ним в могилу. Единственное, что мне известно – он использовал дрожжи и всегда ставил тесто с вечера. Эти удивительные произведения кулинарного искусства были не дешевы, на них уходило много масла и сиропа. В Америке чаще всего используют кленовый сироп, но он предпочитал «золотой» сироп, такой вкусный, что наши русские гости твердили, что это не сироп, а мед. Все дискуссии о сиропе постоянно заканчивались так: «Не может быть, что это сироп, а не мед». Русские полюбили блинчики так же, как и мы, хотя раньше они подобного никогда не едали.

Мы по-прежнему считали русских своими гостями на «Эклипсе», но они принимали участие во всех необходимых работах, как члены судовой команды. В первое воскресенье их пребывания на борту мы устроили настоящий праздничный обед: черепаший суп, отбивная из олени, куропатки и клубника со сливками. Все было очень вкусно, наши гости были в восторге и назвали все это «царской трапезой».

Все санное снаряжение, а также палатки, одежду и обувь, использованные в санном путешествии, высушили, упаковали в мешки и убрали в ящик. Об оставшемся провианте тоже позаботились. Пеммикан вскипятили и в кипящем виде залили в жестяные коробки, затем их снова запаяли.

Ранее уже рассказывалось, что практически одновременно с нами в 30-дневную поездку отправились доктор и Мартинсен, обе-

спечившие себя провиантом по научным расчетам доктора. Они вернулись уже после 10 дней отсутствия: не смогли продержаться долго на этом рационе, сильно похудели и очень устали. Сколько они потеряли в весе за эти дни, я так никогда и не узнал, потому что спрашивать доктора об этом не хотелось, но в любом случае – немало.

Лейтенант Транзе получил задание отправиться на запад в направлении большой реки, которую мы там обнаружили, и поточнее определить ее устье, затем он должен был следовать вдоль русла на юг, насколько у него это получится. Он должен был отправиться сразу, как только снег станет лучше. Доктор пожелал отправиться вместе с ним; разумеется, я не возражал.

Штурман нашел работу практически для всех – счищать и сжигать старую краску с внешней и внутренней стороны судна, у него теперь было много помощников, работа шла весело и быстро. Старую счищенную краску собирали, варили в масле и использовали как грунтовку. Некоторые из ребят делали непромокаемые мешки для собак, на которых они будут спать в сырую погоду.

Русские, перенесшие цингу, постепенно приходили в себя; правда, у одного из них позднее случилось серьезное обострение.

Каждое утро в семь часов все выстраивались на палубе и пели молитву. У этих русских такие красивые голоса, что от их пения сразу теплеет на сердце, хотя ни слова не понимаешь. Наши ребята тоже начали приходить на утренние молитвы – сначала по одному, а потом все больше и больше, пока однажды не явились в полном составе.

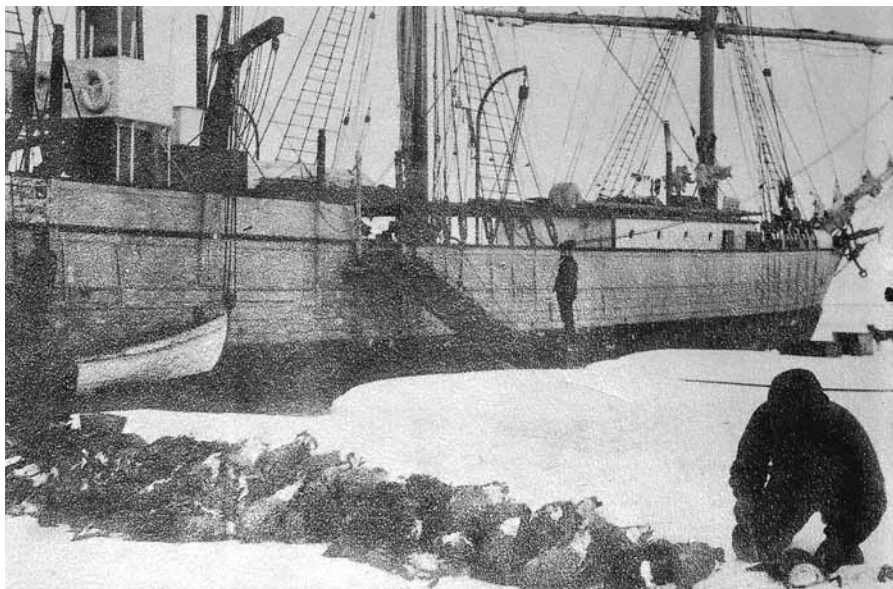
Первых гусей мы увидели где-то 10 июня, однако снега все еще было много – не знаю, как они выживали.

Нам предстояло выполнить целый ряд мелких ремонтных работ. Во время шторма в Карском море мы повредили большую часть фальшбортов и лееров. Наш искусный плотник Йоханнес вместе с русским коллегой принялся за работу – материала было достаточно. Предстояло также отремонтировать ледовые подкрепления и ахтерштевень. Дрейфующий лед повредил руль, нужно было еще и отладить штурвал. Теперь все это исправили.

В ночь на 15 июня доктор Тржемесский и лейтенант фон Транзе вернулись обратно. Они не дошли до большой реки, смогли добраться только до Вестерэльвен, в 16 км от судна. Идти было просто не-



На палубе э/с «Эклипс» в конце зимовки у мыса Вильда (Берег Х. Лаптева).
На снимке: повара «Эклипса» и матросы с л/п «Таймыр» и «Вайгач»
Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Июнь 1915 г.
(Из фондов РГМАА)



Обработка убитых на охоте гусей около борта «Эклипса».
(Из архива семьи Евгеновых)

возможно.⁵⁵ Все низины заполнились водой, и преодолеть их никак не удавалось. Затопило практически всю долину, течение было очень сильное, мелкие и крупные льдины проносились с большой скоростью. Там было много гусей и чаек, да и куликов немало.

Штурман и Йоханнес направились вместе с лейтенантом Гельшертм на юго-запад вдоль берега, на топографическую съемку. Большая часть этого побережья еще не была нанесена на карту, и теперь для этого представлялась хорошая возможность. Снег растаял настолько, что можно было двигаться вдоль берега по прибрежной полынье. Пауль, второй машинист и Кузнец взяли две собачьи упряжки и отправились на остров Рыкачева, чтобы забрать Сигварда и Георга.

Каждый день мы снаряжали людей на берег собирать яйца и охотиться на гусей и оленей, так что последнее время у нас постоянно была свежая пища, а с консервами на этот раз было покончено.

Второй штурман вместе с двумя русскими отправились к реке у Золотого камня, нашего старого знакомого. Они взяли с собой сани, а также плоскодонку – второй штурман был заядлым рыбаком и думал, что рыба есть в каждом ручье, он хотел попытать счастья и здесь, и прихватил с собой еще и сеть. Но снаряжали их на охоту, и им, кроме того, поручалось принести обратно песцовые капканы и лыжи, которые остались там еще с прошлой осени. Они отсутствовали всего сутки и вернулись обратно и без улова, и без дичи, но с тремя капканами и двумя парами лыж.

Через день второй штурман вместе с русскими отправился к Вестерэльвен, чтобы проверить – не улыбнется ли охотничье счастье там, на западе. Они взяли с собой провианта на шесть дней, лодку и заодно рыболовную сеть.

Лейтенант фон Транзе занимался картографической съемкой, но не уходил надолго и возвращался на судно каждый вечер. На крайнем мысе у входа в гавань он производил наблюдения, там сделали большой гурий⁵⁶, около которого мы позднее заложили большое депо. Однажды ему стало там очень плохо, он пролежал несколько часов, пока смог подняться и отправиться домой. Доктор Тржемесский сказал, что это приступ аппендицита, нужно

⁵⁵ Из-за начавшейся распутицы.

⁵⁶ Островерхая груда камней, используется в качестве ориентира.

просто соблюдать строгую диету. Диета состояла из одной чашки чая в день.

3 июля вернулись лейтенант Гельшерт, штурман и Йоханнес. Лейтенант во время путешествия заболел глазами – с ним случился приступ снежной слепоты, но он определил, где река впадает в море. Йоханнес подстрелил огромного и страшного медведя – старого зверя с порыжелым плохим мехом. Он случайно оказался один у лагеря, когда вдруг появился медведь. Первый раз он выстрелил с 70 метров. Медведь упал на колени, но сразу поднялся и продолжил свой путь к лагерю, приближаясь с хорошей скоростью. Впрочем, это продолжалось недолго – раздался второй выстрел, и тут мишке настал конец.

Однажды вечером Брок подстрелил в тундре крупного самца-оленья, недалеко от судна. Несколько ребят отправились к нему, чтобы помочь притащить добычу на борт.

Однажды в воскресенье кое-кто из команды отправился навестить охотников у Вестерэльвен. Когда они вечером вернулись, то порадовали нас сюрпризом – каждый нес с собой порядочный кусок оленьего мяса. Второй штурман подстрелил трех больших оленей, а русские настреляли гусей. Тюленей, к сожалению, подстрелить не удалось, хотя в хорошую погоду их много вылезало на лед.

В последнее время снег и лед таяли с большой скоростью. Погода значительно потеплела, несколько дней температура колебалась между 10 и 18 градусами тепла со свежим южным ветром. Такие условия губительны для снега.

Во второй половине дня 5 июля прибыл бывший боцман «Зари» Бегичев с 12 оленями и самоедами.⁵⁷ Он привез с собой целую гору почты для русских судов, но, к удивлению, ни одного письма для нас. Впрочем, я получил следующую инструкцию от Гидрографического управления в Петрограде:

«Инструкция господину капитану Отто Свердфуну.

Военно-морские транспортные суда „Таймыр“ и „Вайгач“ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана под командованием флигель-адъютанта, капитана второго ранга Вилькицкого, зимуют с осени прошлого года на западном побережье полуострова

⁵⁷ Бывший военный моряк, принимавший в 1900–1903 годах участие в экспедиции Э. В. Толля на «Заре» и хорошо знакомый с природными условиями Таймыра. Характер поручения Бегичева понятен из текста инструкции, приводимой ниже.

Таймыр. Поскольку вышеупомянутые суда в результате давления льда могли получить серьезные повреждения, а их команда по этой причине попала в трудное положение, Главное Гидрографическое управление решило предпринять следующие шаги:

1. Поручить бывшему боцману шхуны „Заря“ Никифору Бегичеву достать необходимое количество оленей с саниями и каюрами, которые должны добраться, если возможно, в начале июня (русский стиль) к месту Вашей зимовки у мыса Штеллинг (92° долготы по Гринвичу), чтобы оказать необходимую помощь первой части экипажа капитана Вилькицкого (40 человек), которые попытаются добраться до мыса Штеллинг в начале марта, и чтобы доставить их в Дудинку или Гольчиху, откуда они отправятся с рейсовым пароходом на юг, в Красноярск; позднее осенью он попробует помочь второй части экипажа капитана Вилькицкого (54 человека), чтобы доставить их в порт Диксон, где для них организуют место зимовки.

2. Поручить бывшему заместителю начальника экспедиции лейтенанта Седова (после его смерти) доктору Кушакову организовать место зимовки у порта Диксон (построить два дома и баню) для 64 человек (14 офицеров и 50 матросов), организовать телеграфную станцию (мощностью до 15 киловатт), организовать депо в 30000 пудов (по 16 кг) угля и оставить 30 собак с нартами.

Специально для „Эклипса“ привезти все, что указано в Вашей телеграмме № 27.

3. Поручить Бегичеву организовать депо с провиантом в устье реки Пясины, а доктору Кушакову – организовать аналогичные депо от острова Диксон до реки Пясины, эти депо необходимо снабдить специальными опознавательными знаками.

4. Планируется отправить из Архангельска ледокол или другое судно с 500 тоннами угля к месту Вашей зимовки для Ваших нужд и для транспортов „Таймыр“ и „Вайгач“. Это судно будет оснащено радиотелеграфом.

После того, как Бегичев доберется до мыса Штеллинг, он поступит в Ваше распоряжение. Вам поручается взять на себя руководство всем, что касается оказания помощи капитану Вилькицкому.

В случае если Вы, когда Бегичев второй раз прибудет на мыс Штеллинг, уже покинете место Вашей зимовки, Вам предписывается установить на мысе Штеллинг знак и оставить Бегичеву инструкции.

После выполнения возложенных на Вас обязанностей по оказанию помощи капитану Вилькицкому, и если он больше не будет нуждаться в Вашей помощи, Вы можете, с согласия капитана Вилькицкого, отплыть в русский порт, чтобы ликвидировать Вашу экспедицию; в то же время Главное Гидрографическое управление имеет честь просить Вас предпринять все возможное для того, чтобы избежать второй зимовки.

Настоящим направляем Вам списки провианта и материалов и всего остального, что закуплено для Вас согласно Вашей телеграмме № 27, из Красноярска и направлено в Диксон на тот случай, если Вам придется зазимовать во второй раз – чего, тем не менее, следует, по возможности, избежать – копии Ваших телеграмм и наши ответные телеграммы, почта¹ и один экземпляр газеты „Моргенбладет“, а также несколько номеров „Афтенпостен“.

*Начальник Главного Гидрографического управления,
Генерал-лейтенант (подпись) Жданко.*

Путь Бегичева из Дудинки занял 41 день. По пути он пересек реку Пясины, там, где она поворачивает на восток, и затем следовал по ее северному берегу до тех пор, пока не прошел на восток настолько, чтобы взять курс через горы на «Эклипс». Почти у водораздела им было обнаружено обширное озеро, из которого на север вытекала большая река. Это была та самая река, чье устье мы видели на побережье, к западу от Вестерэльвен. В общей сложности он пригнал с собой 650 оленей, но большая часть стада осталась отдыхать у этого озера, а сам он, вместе с двумя самоедами и 16 оленями, отправился дальше. Он следовал вдоль реки на север, пока не добрался до моря, тогда он взял курс восточнее, который и привел его прямо на «Эклипс».

Бегичев – один из тех русских, кто очень хорошо знаком с местными условиями севера Сибири от Енисея до Лены. Он рассказал мне, что мог пройти на лодке из устья Пясины в озеро Таймыр. От Пясины параллельно берегу проходит горная цепь – как раз к озеру Таймыр, на расстоянии около 400 км от берега. В южной части этой гряды и пролегает тот путь, о котором он рассказывал. По этому пути Бегичев возил двух английских дам – единственных европейских женщин, посетивших эти места, он вез их из Гольчихи до озера Таймыр и обратно.

Русский, что болел цингой, в последние дни чувствовал себя все хуже и хуже, доктор считал, что надежды на выздоровление мало.

В тот день, когда приехал Бегичев, он умер. Его положили на ложе в большом трюме и укрыли русским флагом. Плотники принялись за свою грустную работу. Гроб был готов к утру, по русской традиции его выкрасили в желтый цвет.

Товарищи умершего быстро выкопали могилу на мысу, недалеко от гурия. Несколько плотников сколотили огромный русский крест, который собирались установить на могиле; его сделали из сосновых бревен в 18 дюймов диаметром и 20 футов высотой.

Похороны прошли 7 июля. Около 10 часов гроб с телом покойного вынесли из трюма и установили на верхней палубе на двух ящиках; покойного накрыли русским флагом. Все выстроились вокруг, пропели несколько молитв. Прежде, чем накрыть гроб крышкой, все русские друг за другом подходили ко гробу, целовали своего умершего товарища в лоб и шептали ему слова прощания. Это была очень красивая и трогательная церемония, вдвойне трогательная здесь, в этой огромной снежно-ледяной пустыне. Затем гроб закрыли крышкой и закрутили, русский флаг положили сверху. Затем снова пропели несколько молитв, вынесли гроб на лед, установили на санях и товарищи потащили его к месту последнего упокоения. Под салют из 21 выстрела гроб опустили в могилу. Затем были сказаны последние слова прощания, снова пропели пару молитв, каждый бросил в могилу по горсти земли, и затем могилу зарыли.

В похоронах приняли участие все, кроме кока, который должен был приготовить пищу к нашему возвращению, и упитанного русского телеграфиста, которому было слишком тяжело совершить такой утомительный двухкилометровый поход.⁵⁸

В тот день на борту состоялся большой обед – мы также должны были почтить нашего гостя Бегичева, команду освободили от работ.

На следующий день группа русских отправилась на мыс, чтобы установить крест и привести могилу в порядок. Последнее оказалось довольно тяжелой работой, группе из пяти-шести человек на это потребовалось несколько дней. Но когда могила, наконец, была готова, она получилась очень красивой. Она возвышалась на один метр, ее обложили отборными, хорошо отполированными камнями, которые сверкали всеми цветами радуги. Камни принесли с берега, они представляли собой настоящие произведения искусства –

море трудились над ними не одну сотню лет.

Бегичев начал волноваться, что самоеды все еще не прибыли с остальными оленями, он ждал их на следующий день после своего прибытия.

Большая горная цепь, тянувшаяся параллельно берегу, ограничила передвижение самоедов далее на север; ни один из них не осмеливался добровольно перейти через нее. Они говорили, что если кто-нибудь поедет на север к морю, то встретит там страшных белых медведей, а они гораздо больше и страшнее других косолапых. Они всегда нападают на человека, и медведей всегда оказывается вдвое больше, чем людей. Если к морю отправятся двое, то они обязательно встретят четырех зверей, если к морю пойдут пятеро, то им встретятся десятеро и т.п. Никто не может справиться с такой силой. Поэтому самоеды никогда не ходят к морю. Бегичев стал единственным, кто силой своей воли сподвигнул их отправиться на север через горы. Но теперь, как уже было сказано, он боялся, что они обманули его и вернулись обратно домой. Он двинулся на запад, чтобы их найти. Несколько ребят навели его на следующее воскресенье. Он был в тундре, но никто не видел там его людей. Пришли только три-четыре самоеда со 100 оленями.⁵⁹

Работа на борту шла своим чередом. Пауль, Йоханнес и часть русских ремонтировали лодки, и нашу моторку отделали медью с килля до нескольких дюймов над ватерлинией. Русские несколько дней работали



Бегичев Н. А. (1874–1927), полярный охотник-промышленник, исследователь Арктики. (Из фондов РГМАА)

⁵⁹ Все тоже самое аборигены Таймыра рассказывали ранее Миддендорфу, который объяснял неосвоенность Таймыра отсутствием там растительного топлива.

над гурием на мысу – получилось значительное сооружение. Также они начали по указанию Бегичева готовить сани для путешествия в Дудинку. В один из вечеров Бегичев пришел с несколькими самоедами и 40 оленями, чтобы взять часть багажа. Мы подготовили провиант для поездки по составленному им списку, который затем утвердили офицеры. Для них заложили несколько депо, к тому же у них было 600 оленей, так что можно было не беспокоиться – голод им не грозил. Если еды не хватит, они могли зарезать нескольких животных. Кроме того, в это время года много гусей по всей тундре, а также диких оленей.

14 июля пришли три самоеда с 70 оленями и забрали остальной багаж. Впереди ехал самоед верхом на олене, а остальное стадо следовало за ним. Удивительно, насколько самоеды искусны в дрессировке своих животных. Они управляют ими с помощью шеста, и если погонщик бросает шест, олени останавливаются и тут же ложатся.

Мы пригласили самоедов к ужину, их лагерь располагался в шести км от судна.

На следующий день мы с русским фотографом сделали несколько снимков лагеря самоедов и всего каравана с начальником во главе, затем сняли все три экипажа по отдельности и, наконец, всех вместе. Мы также сделали несколько снимков офицеров, пока они стояли на мостике.

Прежде чем самоеды отправились обратно в свой лагерь, по местному обычаю они получили подарки. Рядовые получили голубое платье из английской кожи (замши), а заместитель начальника каравана получил дополнительно еще и фарерскую рубашку. Бегичев был начальником экспедиции, поэтому его лучше снабдили одеждой и всем тем, что ему требовалось.

ГЛАВА 16. После «русских дней»

Прошло много времени, но некоторые партии так и не пришли на «Эклипс», и Бегичев решил отправить одного из самоедов на юг вдоль берега реки на их поиски. Он рассчитывал, что на это уйдет не больше восьми дней. Я предложил ему pemмикан, печенье, чай и сахар, считая, что такой провиант для самоеда будет наилучшим. Но он не хотел об этом даже и слышать. Напро-

тив, он был бы очень благодарен, если бы мы дали ему дробовик и несколько патронов. Его желание было исполнено, причем он согласился взять не более восьми штук. Ружье и восемь патронов + восемь оленей – вот и все. Так он и уехал.⁶⁰

Дни шли, а самоед не возвращался. Бегичев с каждым часом все больше и больше терял терпение, и во второй половине дня 15 июля он решил отправляться. Он рассчитывал, что встретит оленей по пути.

Мы все собрались на палубе. Боцман «Вайгача» выступил с речью, в которой поблагодарил всех от своего имени и от имени своих товарищей за гостеприимство на «Эклипсе». Под конец он сказал, что никогда ему не жилось так хорошо, как здесь, у нас на борту, что он покидает судно с тяжелым сердцем, но и с убеждением, что это были лучшие дни его жизни. Он пожелал нам удачи в дальнейшем путешествии. Я ответил, что нам всем было очень приятно принимать таких гостей, и что я также огорчен столь скорой разлукой.

Капитан 2-го ранга Александров не хотел ехать: боялся нового долгого перехода. Он был уже не молод, и, кроме того, излишне дороден. Но ничего не поделаешь, приказ есть приказ.

Прощавшись с нами, они отправились на мыс к могиле и сказали последнее «прощай» своему покойному товарищу.

Затем они отправились в лагерь самоедов. Доктор Тржемесский, телеграфист, штурман и я их провожали. Телеграфист получил столько попреков, что на этот раз решил к нам присоединиться. Когда мы пришли в лагерь, нас угостили чаем и печеньем.

Затем начался сгон оленей – это нелегкая работа. В общей сложности здесь было 100 голов, и всех нужно было поймать. Животные не желали повиноваться и убегали. Но собаки не давали им разбегаться, и, в конце концов, сбили их в тесный круг.

Наконец караван из 14 саней отправился в путь. Когда путешественники удалились на расстояние километра, то закричали «ура» и стали бросать вверх шапки, а затем отправились прочь по бескрайним просторам тундры. Им предстоял долгий и нелегкий путь, прямо до Гольчихи, переход, составлявший, по расчетам

⁶⁰ Задолго до В. Стефансона с его теорией «гостеприимной Арктики» Н.А. Бегичев выступает на практике сторонником жизни в высоких широтах за счет местных ресурсов. Такой метод выживания советские полярники называли «стефансонить». Биография Бегичева опубликована Н.Я. Болотниковым и включает, в частности, описание его маршрутов по Таймыру для эвакуации моряков «Таймыра» и «Вайгача» весной 1915 года.

Бегичева, около 900 км. Он считал, что на побережье островов Диксона мало корма для оленей, поэтому решил проложить путь внутрь материка.

При его отправлении я с ним договорился, что он вернется, когда проводит русский экипаж через горы. С частью самоедов русские должны были продолжить свой путь к месту назначения, а Бегичев – отправиться снова на север и разбить лагерь у мыса Вильда или у Вестерэльвен. Там он должен ждать Вилькицкого до 1 сентября по русскому стилю. Если Вилькицкий не придет к этому времени, он должен будет взять четвертую часть депо у мыса Вильда и отвезти к бухте Заря. Там он будет дожидаться Вилькицкого.

Всем нам после более близкого знакомства очень понравились наши русские друзья. Они были добрыми, жизнерадостными и крепкими ребятами, к которым просто невозможно было не проникнуться симпатией. Жизнь показала, что они очень дисциплинированы, их поведение можно было считать образцовым. Поэтому мы сильно скучали, когда они уехали.

В настоящих русских есть что-то привлекательное, прямо чарующее. Они очень любезны и доброжелательны. И очень душевны. Я не знаю, приобрели ли сколько-нибудь этой душевности русские евреи. В большом русском государстве много разных народов, и все они очень отличаются друг от друга. Тех русских, с кем мне приходилось иметь дело, я очень высоко ценю, и многих из них считаю своими лучшими друзьями.⁶¹

Лейтенант Транзе все еще был болен и не мог покинуть судно. Он остался на борту до тех пор, пока мы не пришли на Диксон.

По пути домой мы со штурманом направились на север, к устью Вестерэльвен. Мы взяли лодку и часть других вещей и поплыли вдоль берега настолько далеко, насколько мы могли продвинуться, не пробивая себе путь во льдах. Когда полынья закончилась, мы оставили лодку и пошли на судно пешком.

На следующий день после отбытия русских штурман принялся прибираться, пересчитывать и убирать использованные матрасы, постельное белье и т.п. Склад для провианта снова должен был использоваться по назначению, а большой трюм нужно было приготовить для угля. На Диксоне мы собирались пополнить наши запасы,



Ледокольные транспорты «Вайгач» и «Таймир» (вдали). 1915 г.
(Из архива Евгеновых)

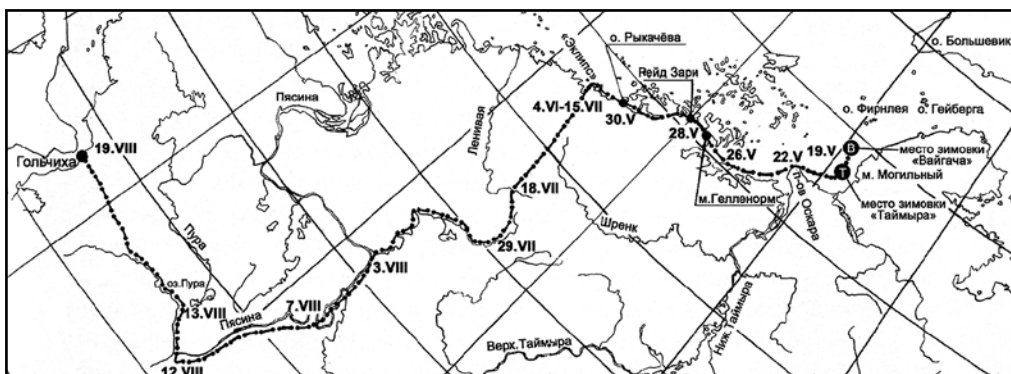


Схема пешего перехода от места зимовки к Енисею.
19 мая–19 августа 1915 года

направиться на северо-запад к «Таймыру» и «Вайгачу», и привезти угля и для них.

Моторку и промысловую лодку также отремонтировали и теперь они были в полном порядке.

Телеграфную мачту разобрали и взяли на борт. Даже без мачты у нас была телеграфная связь с «Таймыром» и «Вайгачом». Однажды Вилькицкий сообщил, что предпринял четырехдневную поездку и нашел скелет мамонта с бивнями в семь-восемь футов длиной. Во время своей первой поездки на юг он открыл⁶² залив Гафнера и нанес его на карту.

Дул по большей части южный ветер, а температура держалась около 12–18 градусов тепла, так что лед таял очень быстро, вокруг судна он начал расходиться. В отдельные дни, когда властвовал северный ветер, температура падала до +1–2 градусов.

В два часа ночи на 21 июля в бухту перед нами приехали русский с самоедом и несколькими оленями. Вахтенный пригласил их на борт. Они принадлежали к той партии, которую ждал Бегичев. Они пришли к заливу Миддендорфа с восточной стороны большой реки, которая, по их утверждениям, была шириной в целый километр. Вместе с ними было около 200 оленей. Когда они спустились к заливу, то поняли, что уклонились далеко на восток и отправили посыльного к нам, чтобы получить распоряжения, что им делать дальше.

С тем самоедом, которого Бегичев отправил на их поиски, приключилось несчастье. Он уехал слишком далеко, и ехал, сколько хватило сил у оленей. Когда они устали, он попросту их оставил и пошел дальше пешком. Ему не повезло с погодой – был сильный туман, и он толком не видел, куда шел. Наконец он выбрался к реке, пошел вверх по течению и увидел своих товарищей. Но, к его несчастью, они оказались на другом берегу реки! Люди, путешествующие по этим бескрайним просторам, обычно берут с собой каноэ, чтобы пересекать попадающиеся им на пути реки. Так поступили и те самоеды. Но течение в этой реке было настолько сильным, что они не смогли с ним справиться. Они следовали на север до тех пор, пока течение не ослабло, так что снова можно было попробовать управиться с каноэ. Когда они, наконец, добрались до своего товарища, он уже почти рас-

⁶² Вход в этот залив был обнаружен Нансеном в сентябре 1893 года, признает Старокадомский, но его размеры установили моряки ГЭСЛО весной 1915, что отметил, с присущей ему объективностью, Свердруп.

стался с жизнью. Несколько дней у него не было во рту маковой росинки, хотя при нем было ружье, да и гусей вокруг водилось немало. Но я не уверен, был ли он в состоянии попасть в гуся из дробовика.

После совета с доктором Тржемесским было решено, что три человека с 70 оленями отправятся на юго-запад, чтобы попытаться догнать Бегичева или встретить его, когда он будет возвращаться с мыса Вильда. Остальные самоеды и олени оставались у мыса Вильда до возвращения Бегичева.

Русский и самоед отправились в обратный путь не с пустыми руками. Они жаловались, что полозья на их санях совершенно износились, а в заливе Миддендорфа нет плавника, чтобы их починить. Они получили достаточно дерева для починки своих саней и, кроме того, железные пластины, чтобы подложить под полозья. Но им еще много чего требовалось. Им дали обувь, и одежду, парусину и нити для починки палаток, кроме того – всю необходимую провизию, а в довершение – дробовик и 60 патронов. Они рассказали доктору, что с удовольствием пожили бы у нас подольше, поскольку отведали здесь такой вкусной пищи, которой раньше никогда не едали; Бегичев кормил их только черным хлебом и чаем с сахаром. Но они не осмелились задержаться. Было очень нелегко поймать оленей и заставить их идти на северо-восток, и теперь они торопились вернуться обратно. Они думали, что будет очень трудно, если не сказать невозможно, удержать животных, когда ночи станут темнеть, достаточно тех трудностей, что у них уже были, поэтому нужно было отправляться как можно скорее. Они попросили у нас на время маленькую лодку, чтобы переправиться через реку, и одни сани с металлическими полозьями, пообещав все вернуть через пять дней.

Они отправились в путь в восемь часов вечера. Штурман взял одну из промысловых лодок и семь гребцов, и помог им. Самоеды в этих краях не умеют грести двумя веслами, но очень хорошо управляют с двупластным веслом в каяке.

После того, как была закончена уборка, водворен обратно и сочитан весь провиант, мы подняли на борт все, что оставалось у нас на льду. Лед таял настолько быстро, что мы решили поднять на борт и лодки и повесить их на место на лебедках.

Однако «Эклипс» по-прежнему крепко сидел в своей зимней колыбели. Мы пытались распилить лед, но он был так толст около судна, где намело много снега, что пила просто не входила в него. Тогда мы



Судовые работы на «Эклипсе» перед уходом с места зимовки. (Из архива семьи Евгеновых)

установили мину неподалеку от носа. Она сотворила чудо: лед раскололся на мелкие кусочки.

Жир и все остальное, что стояло у нас на палубе, мы переместили в трюм, палубу отдраили пемзой и отмьли. Затем судно покрасили изнутри, мачты и стеньги ошкурили и промазали олифой, реи покрасили, а такелаж просмолили.

Наш старый «Эклипс» стал так красив и хорош, что смотреть на него было одно удовольствие.

Затем мы нарастили бегучий такелаж, оснастили брам-реи и надули паруса.

Сначала мы немного дрейфовали со льдом. Затем подняли пары, зашли поглубже в бухту и снова встали на якорь. Анкершток по правому борту был сло-

ман – Пауль и Йоханнес взялись за работу и стали делать новый из дуба. Они работали большей частью сверхурочно до тех пор, пока не закончили. Теперь все было готово.

Лед у берега лежал почти так же, как и раньше: никакого дрейфа и очень мало полыней. Последнее время часто дул северный ветер, он держал лед у самого берега. Если бы подул сильный береговой ветер, то лед бы двинулся и освободил для нас место в полынье. У нас была пара туш тюленей и кое-что еще у мыса Двенадцати километров. Я решил забрать тюленей – они будут хорошим кормом для собак.

24 июля Хансен, Мартинсен, второй машинист и я отправились на восток, чтобы заодно немного поохотиться на гусей и тюленей. Местами на нашей промысловой лодке было трудно пробираться вдоль берега, поскольку лед часто прилегал очень плотно; порой нам приходилось тащить лодку по льду. К востоку от Золотого камня была крупная лагуна, врезавшаяся в берег в северо-западном направлении из расположенной восточнее бухты. С берега в лагуну шла узкая коса, примерно в 200 м шириной.

Мы выбрались на берег и прошли немного вглубь, тогда мы смогли увидеть лагуну. Кругом было полно гусей, но, к сожалению, они заметили нас и поспешили укрыться в лагуне – с такого расстояния в них было не попасть. Мы продолжили грести на восток, чтобы снова встретиться с гусиной стаей, если они решат направиться из лагуны в восточную бухту. По пути мы подстрелили нескольких, но когда мы вошли в устье лагуны, всю стаю как ветром сдуло. Куда они делись, один Бог знает. Может быть, полетели на восток. Они оставили нам одно только перышко.

Мы тут же разбили лагерь к востоку от мыса Двенадцати километров и начали готовить ужин. Когда мы насытились и выкурили трубки, то снова отправились на восток, на охоту. Но, к сожалению, добыча оказалась весьма скудной. Исходив за пару часов все окрестности вдоль и поперек, мы вернулись к палатке с никуда не годной добычей в 9 – (девять!) – гусей. Поскольку все мы устали от наших достижений за день, то не нашли ничего лучше, как забраться поскорее на ночлег в наши замечательные теплые мешки.

В шесть часов утра на следующий день мы встали, приготовили завтрак и продолжили наш путь на восток, к мысу Штеллинга. Но обогнуть мыс нам не удалось, поскольку лед лежал вплотную к берегу, и, похоже, к востоку от мыса он также оставался целым. Так что мы выбрались из лодки и отправились через мыс к бухте с другой стороны, где оставили тюленей. Но, поскольку они уже начали разлагаться и пахнуть, мы их оставили лежать там, где они были, и вернулись обратно к лодке в два часа дня, добыв 16 гусей.

После обеда нами был взят курс домой, на судно. В западной бухте мы напали на стаю гусей, сократив ее на 30 штук, затем чуть позже встретили еще одну стаю, из которой 71 поплатились жизнью. Неплохо, но мы нашли бы применение всем гусям, которых бы смогли взять, поэтому, когда через пару километров на западе мы снова увидели массу гусей на берегу, я отправил одного из ребят в тундру, чтобы гнать стаю к морю. Она насчитывала более тысячи птиц. У меня осталось всего девять патронов, но гуси сбились в такую плотную кучу, что 121 из них пришлось несладко. В течение вечера мы встречали много таких крупных стай, и если бы у меня было больше патронов, то я забил бы этим грузом всю лодку – в ней вполне нашлось бы место для тысячи тушек.

В четыре часа утра мы добрались до судна, добыв в общей сложности 281 гуся.

«Eclipse»
1914—1915.

N. Br. 75°40,2
Ö. L. Gr. 91°26,3.

Табличка, установленная
на продовольственном депо
на мысе Вильда

С тех пор, как снег начал сходить, мы постоянно имели свежую пищу – гуси и олени были на нашем столе каждый день. Как правило, уже на завтрак Линдстрем подавал холодного гуся вместе с обычным беконом. Но хоть мы и ели гусей каждый день, никому из нас – насколько я знаю – эта еда не надоела. Будь это обычные домашние птицы, думаю, что при таком рационе я не смог бы взять гусиное мясо в рот всю оставшуюся жизнь.

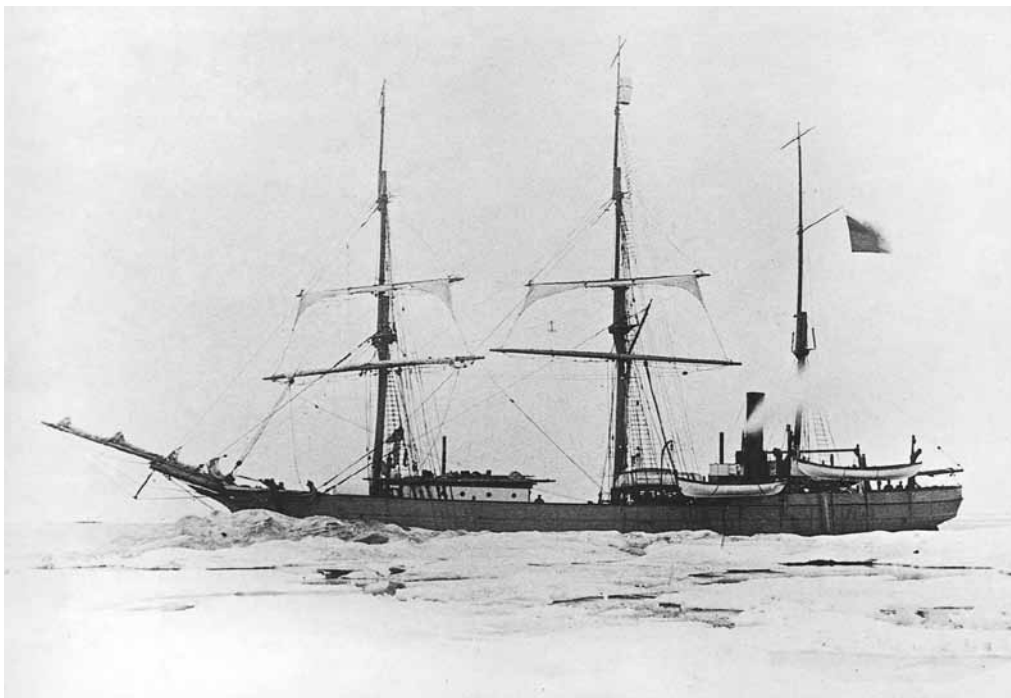
Штурман занялся организацией выгрузки провианта, который планировалось заложить в депо у мыса Вильда, а команда готовила его к перевозке на берег. Депо заложили в 100 футах в глубь от большого гурия, построенного русскими, то есть в глубь мыса, подальше от моря. Под ящики положили плавник, так что между их дном и землей получился хороший зазор. Ящики с консервами были достаточно тяжелые и крепкие, а другие виды провианта, не терпящие влаги, хранились в цинковых ящиках с деревянной оплеткой. Весь склад накрыли несколькими слоями старых парусов, их как следует зашнуровали для верности и, чтобы все это прижать к земле, сверху положили еще изрядное количество камней. Сверху депо тоже насыпали камни. Единственное животное, способное депо разрушить – это медведь, но, наверное, после нашего отъезда пройдет не слишком много дней, когда вернется Бегичев, в любом случае я надеюсь, что остаток лета и осень депо останется сохранным.

В депо мы заложили следующие виды провизии из расчета на 60 человек на 15 дней:

Ржаные галеты – пять ящиков, пшеничные галеты – пять ящиков, в общей сложности 470 кг; мясные консервы – 13 ящиков, 650 кг, масло – пять ящиков, 64 кг, сахар – один ящик, 58 кг, чай – один ящик, пять с половиной кг, соль – одна коробка, девять кг, шоколад – один ящик, 50 кг, керосин – четыре бидона, 120 кг, спички – одна коробка; в общей сложности 14652 ½ кг.

Затем на депо была установлена медная пластина с нижеследующей надписью:

«Зимовка «Эклипса» 1914–1915 г.г., с.ш. 75°39', в.д. по Гринвичу 91°26.3'. Депо на мысе Вильда с.ш. 75°40.2', в.д. по Гринвичу 91°26.3'».



Экспедиционное судно «Эклипс» при встрече с л/п «Таймыр» и «Вайгач» у островов Скотт-Гансена (вост. часть Карского моря). Снимок с борта л/п «Таймыр». 16.08.1915 г. Фото А. М. Лаврова (Из фондов РГМАА)

Лед к северу от нас казался достаточно нецельным. Если бы только подул береговой ветер, то быстро образовалась бы полынья.

В эти дни мы первый раз здесь, в бухте, увидели палтуса. В других местах мы его не встречали и раньше.

«Таймыр» и «Вайгач» телеграфировали, что суда дрейфуют к берегу – «Таймыр» находился всего в четырех кв. милях от него, и вокруг было много торосов. 2 августа подул сильный юго-западный ветер, и «Таймыр» сообщил, что «Вайгач» вырвался из ледяного плена и пришвартовался ко льду. «Таймыр» находился на глубине всего в 22 фута, в то время как он сам был 17 футов высотой. Кроме того, они много телеграфировали по поводу депо. Они очень рассердились на «Эклипс», так как долго не получали ответа на свои телеграммы. Оказалось, что как раз в это время мы ремонтировали мотор, от которого работала динамо-машина.

Когда русский и самоед вернулись обратно вместе с лодкой, которую они у нас брали, то рассказали, что они переместили лагерь на очень хорошее, сухое место, которое нашли в семи км к западу от «Эклипса». Самоед уехал уже во второй половине дня. Путешественники очень жаловались, что олени плохо слушались, они хотели вернуться обратно и так беспокоились, что даже не спали ночью.

Среди самоедов, что пришли на восток, был также один политический ссыльный из Дудинки. Владелец оленей взял с собой жену, они жили в отдельной палатке, политик и самоед жили в другой палатке. Однажды жена обнаружила пропажу серебряного рубля – она хранила его в кожаном кошельке. Поднялся большой шум. Нужно было найти вора, но это оказалось непросто. Тут они вспомнили, что у них остался старый семейный божок. Семья владела им в течение многих сотен лет, и он не раз помогал им в нелегкую минуту – может, и сейчас поможет? Достали божка – его нашли среди тряпья и другого старого хлама, почистили его и начали ублажать, как только могли. Но в первый день добиться чего-то от него оказалось невозможно. Жена считала, что он стал капризным и несговорчивым, потому что с ним недостаточно почтительно обращались. Чтобы он что-то сказал, его надо омыть водкой. Муж тогда пришел к нам и рассказал о своей нужде, мы налили ему немного коньяка в керосиновую лампу, и он, довольный, отправился назад. Местные знали толк в крепких напитках, поскольку время от времени в тундру приезжали русские купцы и продавали им спиртное по 150 рублей за бутылку.

Спиртное помогло – настроение у божка улучшилось, и он указал, что вор – ссыльный. Но тот наглым образом все отрицал, ничего добиться от него не удалось. Однако он рассказал по секрету некоторым русским, что действительно взял серебряный рубль, потому что самоедам он все равно не пригодится. В результате доктор Тржемеский уладил дело так, что обе стороны остались довольны. Он дал семье самоедов рубль и приказал хорошо за ним присматривать, чтобы снова не потерять свое сокровище.

История с кражей так расстроила старичков-самоедов, что мы боялись за их состояние. Самым ужасным для них было то, что божок, получается, соврал. Он ведь ясно указал, что вор – ссыльный!

Юго-западный сильный ветер по-прежнему не стихал, начался дождь и мокрый снег. Мы с удовольствием бы снова поохотились на гусей, но погода явно не располагала к этому. Тем не менее мы с Хан-

сеном сели в лодку и поплыли. Мы двигались на восток вдоль берега и в лагунах действительно видели много птицы, но лед не давал нам подойти на расстояние выстрела. Когда мы решили, наконец, вернуться домой, то не смогли управлять лодкой против ветра – нам пришлось вытащить ее на берег и так, в конце концов, добираться домой.

6 августа я снова отправился на гусиную охоту, и на этот раз взял с собой четверых ребят. Мы воспользовались одной из наших промысловых лодок. Нам пришлось тащить ее до конца лагуны, это была тяжелая работа, но мы справились. Затем на веслах вошли в лагуну с восточной стороны. Но лед лежал так плотно к берегу, что продвигаться было трудно. Сильный ветер и плохая видимость вкупе с дождем и мокрым снегом еще больше ухудшили условия охоты, но когда мы вернулись домой к полуночи, то принесли с собой добычу из 274 гусей, затратив на это 65 патронов.

После обеда в субботу, 8 августа, Транзе, Мюре, Йоханнес, Нильсен, Георг и я отправились на восток в моторке, взяв на буксире еще и одну из промысловых лодок, чтобы закончить топосъемку и заодно немного поохотиться на гусей. Дул сильный ветер с востока, небо затянуло облаками. Лед начал отходить от берега, так что мы хорошо продвигались, но все же не смогли пройти мыс Двенадцати километров, поэтому оставили моторку и пошли на промысловой лодке на веслах дальше на восток вдоль берега. Нам попало несколько гусиных стай. Пролив был свободен ото льда, на восток простиралась полынья, но ветер усилился до шторма, и вода кипела. В 11 часов вечера мы вышли на берег у мыса Штеллинг. Укрывшись за несколькими крупными камнями, мы приготовили себе ужин: три гуся, бекон и котелок отличного кофе.

Затем мы направились домой. Но это было очень тяжело: только прилагая все наши усилия, нам удавалось продвигаться вперед, дюйм за дюймом. Еле-еле добрались мы до мыса Двенадцати километров, когда, к нашей радости, увидели, что лед отошел от берега. Тогда мы с Йоханнесом взяли ноги в руки и сбегали за моторкой. Всех очень интересовало, сможем ли мы тащить на буксире нашу промысловую лодку при таком шторме. Да, нам это отлично удалось, и даже почти с той же скоростью, что и раньше.

В бухте было достаточно мелко, и когда шторм нагнал воду, то мы смогли значительно продвинуться вперед. При всем том наша лодка

набрала столько воды, что мы едва удержали ее на плаву. Мы следовали вдоль берега по внутренней стороне бухты, но, несмотря на хороший балласт в 141 гуся, она постоянно грозила перевернуться. Мы добрались до судна только в 6 часов утра. Те члены команды, что были с нами, получили освобождение от работы на весь оставшийся день.

Сильный южный шторм принес с собой густой дым с дурным запахом. Он распространился, как туман, на весь берег и на море, он был везде, куда только ни падал наш взгляд. Все время, пока мы были на этом побережье, явление повторялось каждый раз, как только дул южный ветер. Наверное, где-то в глубине сибирских лесов был сильный пожар. Мне это напомнило атлантическое побережье Аляски, по крайней мере, условия, характерные для побережья той поры. Каждый раз, когда летом дул береговой ветер, приносило дым того или иного крупного пожара, хотя мы находились далеко в море, за несколько сотен квадратных миль.

9 августа русский и самоед вернулись к нам на судно и попросили еще провизии. Они получили все, в чем нуждались. Сахара они получили 16 кг, нашего лучшего масла – восемь кг, 32 кг хлеба, четыре кг чая, восемь кг соли, кроме того 1, 2 кг пороха и семь упаковок спичек. Мы разрешили им также взять три спальных мешка с «Таймыра», которые принесли с собой русские.

ГЛАВА 17. Отплытие

11 августа подул легкий бриз с юго-юго-запада. Мы отвезли на берег то, что полагалось самоедам, взяли собак на борт и приготовились к выходу из нашей зимней гавани, чтобы затем направиться на Диксон.

Я написал для Бегичева инструкцию, попросил доктора перевести ее на русский и положил в жестяную банку, которую мы запаляли и повесили на гурии на мысу. По этой инструкции ему следовало оставаться на мысе Вильда до 1 сентября по старому стилю. Если Вилькицкий к этому времени не придет, то он, взяв четвертую часть провианта из депо с мыса Вильда, должен отправиться на северо-запад в бухту Заря. Там ему следовало ждать Вилькицкого.

В половине двенадцатого дня мы отправились в путь и вышли с места нашей зимовки.

Мы шли вдоль северной части островов до мыса Вильда. Сильный юго-западный ветер уносил лед от берега, так что путь был более или менее свободным, но дым с берега усиливался; когда лед немного сплотился, продвигаться вперед стало невозможно и нам пришлось пришвартоваться у большой льдины. Кругом наступила тьма египетская. В жилых помещениях на судне стало так темно, что нам для освещения пришлось запустить мотор. Ветер, принесший дым, не был резким – температура его достигала 10–11 градусов тепла.

На следующее утро прояснилось настолько, что мы смогли снова немного продвинуться, но лед все еще был плотным, так что нам пришлось идти по внутренней стороне всех островов, кроме острова Рингнес и островов Тилло. Плавание в этих водах было достаточно опасным, поскольку глубина менялась от 25 до 5 саженей. Острова Тилло мы прошли в 12 часов, но дым усилился настолько, что в половине второго нам пришлось снова встать у большой льдины. В половине пятого мы отправились вперед, взяв курс на крупный торос, стоявший на мели. Сильное течение несло на юго-запад. Когда дым немного рассеялся, мы продолжили свой путь вдоль берега. К вечеру лед немного разошелся, и мы пошли быстрее.

В семь часов пришла телеграмма с «Таймыра», что оба судна вышли из бухты и теперь встали на якорь на северном берегу острова Таймыр из-за тумана (или из-за дыма?).

Ветер был также переменчивым. Иногда он дул с юга, и нам приходилось останавливаться из-за дыма, но случалось, что он дул вдоль берега, тогда мы хорошо продвигались вперед. Однако приличной скорости набрать не удавалось, хотя ледовые условия были благоприятными. В 10 часов вечера мы увидели острова Скотт-Гансена прямо по курсу, в 12 часов мы уже находились напротив их восточной части, но в половине третьего нам пришлось остановиться из-за льда и дыма.

Тем же утром мы встретили огромную, в несколько сот метров, льдину, на которой сидели семеро медведей. Один из них спрыгнул в море, но шестерых нам удалось взять, мы выбрались на льдину, притащили медведей к судну на санях, взяли их целиком на борт и осежевали на палубе.

Погода была хорошая, и ничто нам не мешало, кроме этого проклятого дыма. Он всегда появлялся, когда ветер дул с юга, но как только ве-

тер дул с запада или северо-запада, погода прояснялась, и тогда мы могли видеть, что на севере много открытой воды. Мы тогда изо всех сил постарались отойти подальше от берега и попасть в чистую воду, и, по мере нашего продвижения на северо-восток, лед становился все слабее.

Около пяти часов утра на следующий день мы заметили пятерых медведей на большой льдине. Мы бросились туда, поймали всех пятерых и подняли на борт таким же образом, как и прошлым утром.

Во время нашего плавания на юго-запад мы много раз видели большие косяки палтуса, которые, похоже, шли вдоль берега на северо-восток.

14 августа мы находились на $74^{\circ}58.6'$ с.ш. И 84° в.д. по Гринвичу. Мы смогли увидеть восточную часть островов Кьелльмана.

Мы продолжили свой путь на северо-запад, чтобы попасть в чистые воды, которые видели в той стороне уже несколько дней. Сначала дело шло с трудом, но по мере нашего продвижения лед становился все слабее и слабее, и, когда, наконец, мы выбрались из дрейфующего льда, то увидели перед собой огромное открытое море – на север и на запад, насколько хватало обзора. Мы взяли курс на бухту Диксона и в четыре часа дня, 16 августа, достигли своей цели.

ГЛАВА 18. Пребывание в бухте Диксона и выход из нее

Прежде, чем мы успели бросить якорь, на борт поднялся поприветствовать нас доктор Кушаков⁶³ с несколькими инженерами, которые работали здесь на строительстве радиостанции. Доктор Кушаков был, как известно, одним из участников экспедиции лейтенанта Седова на Землю Франца-Иосифа и зимовал там в 1913–1914 году. После смерти Седова он стал начальником экспедиции. Поздней осенью 1914-го он вернулся домой и теперь на-

⁶³ Отправляясь в последний маршрут, Г. Я. Седов поручил П. Г. Кушакову руководство экспедицией. Несмотря на спорные характеристики этого человека (например, упоминание Г. П. Аветисова о том, что он оказался «неуживчивым, глупым, пытавшимся подменить начальника») Кушаков в ряде случаев проявил деловые качества, в том числе и при строительстве полярной станции на Диксоне.



Постройка радиостанции
и жилых домов на острове
Диксон. 1915 г. (Из архива
семьи Евгеновых)



Доктор П. Г. Кушаков.
Возможно, со строителями
и первыми служащими
радиостанции на Диксоне.
(Из фондов РГА ВМФ,
публикуется впервые)

значен начальником строительства радиостанции в бухте Диксона. Здесь будут строить несколько домов и обеспечить снабжение провизантом, на тот случай, если Вилькицкому придется зимовать в этих краях со своим экипажем.

И эти русские оказались очень приятными и любезными, доктор пригласил нас отужинать с ними на берегу в семь часов вечера. У них был сильный буксир и четыре большие баржи в бухте. На палубе одной из барж были построены просторные добротные дома, где было достаточно места для офицеров и всех занятых на стройке рабочих. В большой офицерской кают-компании на борту одной из барж должен был состояться ужин.

Чуть раньше семи часов мы с доктором Тржемесским, Транзе, Копстадом, штурманом, Хансенom и машинистром отправились на берег на моторке. Состоялся приятный и праздничный ужин с большим количеством изысканных блюд, мы провели за столом несколько часов, пока выполнили всю программу.

За ужином мы услышали о крупных пожарах в лесах Сибири. Если верить рассказчикам, горел район примерно такой же площади, как вся Норвегия. Должно быть, они немного преувеличили, но в любом случае в огне погибло большое количество леса. Пароходное сообщение по Енисею из-за густого дыма остановилось более чем на неделю.

После ужина мы вышли погулять и осмотрели строящиеся дома. Они уже были готовы, по крайней мере, насколько мы смогли заметить, оставались одни только отделочные работы. Это были красивые и добротные строения, возведенные из кругляка. Смотреть на такое было одно удовольствие. Затем оказалось, что вся работа выполнена мастерски, безупречно. В этих домах будет очень тепло и удобно жить.

Монтаж моторов для беспроводного телеграфа также начался. Мачту для сети строили из дерева, она должна была быть 110 м высотой. Четыре шеста разной длины подняли друг рядом с другом и скрепили болтами. На самом высоком закрепили таль, с ее помощью подняли новый шест и поставили на верх самого короткого из ранее установленных, и затем скрепили болтами с остальными. Так продолжали они до тех пор, пока не достигли желаемой высоты. Плотники висели в специальных приспособлениях над мачтой и сверлили дырки для болтов, затем вкручивали их и закрепляли гайками. Ребята, выполнявшие эти работы, были обычными ремесленниками, не привыкшими к тому, чтобы висеть и качаться в воздухе во время работы на высоте 100 м. Думаю,

в этом было мало приятного. Но они получали немного больше за свою работу, чем остальные, поэтому на «висение в люльке» был большой конкурс. Они считали, что закончат работу через 15 или 20 дней.

На одной из барж было около 400 тонн угля для нас и 12 тонн керосина для «Таймыра» и «Вайгача», кроме того, много провизии и собачьего корма. Мы договорились, что буксир притащит к нам баржу на следующее утро, чтобы мы начали грузить уголь в шесть часов.

Но на следующее утро подул такой сильный южный ветер, а на море поднялось такое волнение, что баржа пришла к нам только в обед. Некоторые из русских поднялись к нам на борт и помогли нам. Пришлось работать весь вечер – нужно было покончить со всем этим как можно быстрее.

Мы с доктором были на берегу целый день и проинспектировали списки провианта вместе с Кушаковым. У него было несколько помощников, которые выгружали провиант, предназначенный на «Эклипс» для русских судов. Но работа шла не так быстро, как нам хотелось. У них у самих было большое количество запасов, и все они перемешались. Кроме того, они хотели скорее закончить станцию.

По пути вниз матрос Нильсен неудачно спрыгнул со «свиного хребта»⁶⁴ на льдину и так сильно подвернул ногу, что стал совсем неспособным к работе; доктор сказал, что ему понадобится несколько месяцев, прежде чем он полностью поправится. У лейтенанта Транзе был аппендицит. Их обоих сняли на берег, чтобы отправить домой с первым судном, которое пойдет по Енисею в Норвегию или вверх по реке в Красноярск. Мы не были уверены, что вернемся обратно в Диксон – могло случиться, что нам снова придется зимовать вместе с судами Вилькицкого.

25 августа мы, наконец, все закончили и отправились в путь. Мы держались внешней кромки льда, вдали от берега, и шли в восточном направлении. Я получил от Вилькицкого телеграмму, что они начали движение на запад и пришли в бухту Арчера; там они взяли на борт несколько ящиков с провизией и продолжили путь к мысу Вильда.

По существующим условиям мы не беспокоились о том, чтобы форсировать лед – мы спокойно следовали по внешней кромке, в то время как русские суда шли по полынье, насколько им это удавалось: они не могли пробиться сквозь льды до открытого моря и не могли выйти из полыньи до тех пор, пока не достигнут остро-

⁶⁴ «Свиной хребет» (на деревянных шхунах) – большая балка с обеих сторон палубы бака.

вов Скотт-Гансена. Тогда мы вернулись назад, чтобы встретить их. Мы пришвартовались у одной и той же льдины, все втроем. На Диксоне мы получили почту для обоих судов и взяли ее на борт. Капитаны Вилькицкий и Новопашенный, а также несколько других офицеров поднялись к нам с официальным визитом. Вскоре и я отдал им визит.

Капитан Вилькицкий рассказал, что когда они стояли на якоре у острова Таймыр, он попытался провести рекогносцировку на своем судне в западном направлении. Но ему не повезло – он сел на мель прямо у острова Вилькицкого, и когда он не смог сняться с мели без посторонней помощи, то телеграфировал на «Вайгач». А на «Вайгаче» только что промыли котлы и не могли поднять пар, но тут нужно было действовать быстро. Второпях они развели под одним из котлов слишком сильный огонь, так что он начал протекать. После этого на «Вайгаче» поддерживали пар только одним котлом, и поэтому он не смог развивать скорость более восьми узлов. Общими усилиями им удалось снять «Таймыр» с мели. Судно село на камни, но, насколько им было видно, корабль все-таки не получил серьезных повреждений иечи не было.

В 10 часов вечера мы вместе продолжили путь на юго-запад. «Таймыр» шел первым. «Эклипс», как самый тихоходный, шел последним в этом караване. С востока подул свежий ветер и, чтобы не заставлять себя ждать, мы поставили марсовые паруса.

ГЛАВА 19. Остров Уединения

Так мы шли до двух часов пополудни следующего дня. Русские пошли дальше на Диксон, а «Эклипс» взял курс на остров Уединения.⁶⁵ Это был приказ – нашей целью были поиски экспедиции Русанова. Восточный ветер значительно усилился, началась сильная

⁶⁵ Такое решение определялось упоминанием острова Уединения В. А. Русановым в тексте последней телеграммы, оставленной им на Новой Земле. Однако, сам Русанов намечал этот остров лишь в качестве ориентира при условии возможного дрейфа в случае вынужденной зимовки во льдах. Следующее посещение острова состоялось в 1933 году в историческом рейсе «Челюскина», когда выяснилось, что первоначальные координаты острова были определены неверно.

качка, так что на борту «Эклипса» открылась морская болезнь. 31 августа во время завтрака мы встали на якорь под прикрытием острова.

Было облачно, но я попросил Копстада в полдень постараться определить широту.

Около 11 часов кое-кто из наших сошел на берег – Тржемесский, Хансен, Пауль, Йоханнес, Эйнар, Линдстрем, Георг и я. Вокруг острова по всему его периметру лежал лед. Главным образом это были старые торосы, которые прибило к земле, кое-где между ними лежал дрейфующий лед. Однако пройти на лодке, минуя его, не представлялось возможным.

Мы высадились на юго-западной стороне острова и разделились на три группы. Две должны были следовать вдоль берега: одна пошла по южной стороне острова, другая – по северной, затем они должны были встретиться где-нибудь на восточном берегу. Третья партия должна была исследовать внутреннюю часть – это были мы с доктором Тржемесским. В конце концов все партии должны были сойтись в самой высокой точке острова.

Самая высокая точка находится на северной стороне, отсюда поверхность земли равномерно снижается к югу – примерно на две трети длины острова в этом направлении, затем поверхность переходит в низину; это белый песок, покрытый водой примерно на один дюйм. Низина простирается не более чем на 8–10 футов над линией прилива. Во всех долинах и низинах мы видели только белый песок, но на склонах и на высокой части острова имеется кое-какая растительность – различные карликовые кустарники и мхи.

Во второй половине дня все мы встретились в северной части. Ни одна из партий не обнаружила никаких следов экспедиции Русанова – мы главным образом ожидали найти обломки их судна.

Стоя на вершине, мы успели осмотреться по всем сторонам. Но насколько хватало нашего зрения, мы нигде не видели льда; небо было темное по всему горизонту, даже на севере. У меня сложилось твердое впечатление, что до кромки льда было очень далеко. На острове мы не нашли никаких следов плавника; ребята, следовавшие вдоль берега, видели не больше трех-четырех обломков древесины. Все это говорит о том, что воды вокруг острова редко бывают свободны ото льда.

Мы обнаружили залежи угля – везде, где были твердые породы, северные склоны практически полностью состояли из него.

Нами было найдено кое-что и из других ископаемых. В общей сложности мы заметили четверых медведей, видели множество лисьих следов, а Линдстрем нашел останки доисторического носорога. С вершины острова мы заметили стадо моржей, плывших вдоль берега.

Остров был причислен к русским владениям именем российского государя. На одной из возвышенностей водрузили русский флаг, вокруг древка сложили небольшой гурий.

Остров был открыт в 1878 году капитаном Эдвардом Йоханнесеном из Тромсе. Этот китобой и тюленебой был по своей сути в большей степени первооткрывателем, чем промышленником. Среди прочего, он определил, что Земли Джиллдеса (Гиллеса) там, где предполагалось ее местонахождение, не существует. Зато южнее он нашел остров, который назвал «Новой Исландией», на современных и картах – Белый.⁶⁶ Насколько я знаю, профессор Натхорст был первым, кто ступил на эту землю в 1898 году.

Я считаю, что Йоханнесен довольно точно определил и положение острова Уединения, по крайней мере, оно полностью совпадало с нашими расчетами. Копстаду повезло, и он смог определить высоту меридиана, но я не могу поручиться за точность его измерений, так как освещение было неважное. В то же время полученная им широта совпадала и с нашими представлениями, и с описаниями Йоханнесена. В общем и целом, выполненное Йоханнесеном описание острова оказалось совершенно правильным. Озеро, о котором он говорил и которое видел с мостика, мы также обнаружили, в его средней части все еще лежал лед.

С тех пор, как Йоханнесен открыл этот остров, туда стремились попасть многочисленные промышленники, предполагавшие, что в окрестностях много моржей. Однако никому из них не удалось пройти настолько далеко, чтобы хотя бы увидеть остров. Судя по всему, эти воды очень редко бывают свободны ото льда, как сейчас, чтобы какое-либо судно смогло сюда добраться.

Похоже, мы были первыми, кому удалось ступить на землю острова Уединения.

⁶⁶ Речь идет об островах у северо-восточных пределов архипелага Шпицберген. При этом «Земля Джиллеса» («Гиллеса») относится к так называемым проблематическим землям Арктики, существование которых позднее не подтвердилось. Остров Белый (Вите по норвежски) получил свое название благодаря леднику, покрывающему его почти целиком.



Начальник Шпицбергенской правительственной экспедиции на парусно-моторном борте «Геркулес» В. А. Русанов и его невеста геолог, студентка медицинского факультета Сорбонского университета Жюльета Жан на палубе «Геркулеса». 1912 г. (Из фондов РГМАА)

ГЛАВА 20. Путешествие в Гольчиху

Мы вернулись на судно, поднялись на борт около шести часов вечера, снялись с якоря и отправились на юг от острова, а затем прямо на восток. Все еще дул довольно сильный восточный ветер, но я попытался положить на карту западное побережье Земли Николая II. Мы шли на парах прямо против резкого ветра, тем не менее нам удавалось держать хорошую скорость. Но с девяти часов вечера ветер еще усилился, это продолжалось до полуночи, тогда наша скорость стала падать. Мы испытали на себе несколько снежных зарядов, временами попадали в ледяную кашу. До так называемой кромки льда было неблизко, так как между льдинами все еще оставались полыньи; когда ветер значительно усилился, я посчитал, что дальше так продвигаться мы не сможем. Кроме того, нас ждали на Диксоне. В два часа ночи 1 сентября мы развернулись, взяли курс на Диксон и подняли паруса.

Копстад сменил меня на мостике в четыре часа утра. Проложенный нами курс позволял продвигаться на протяжении еще 16–18 квадратных миль на восток к острову Свердрупа. Я сказал Копстаду, что если он приблизится к острову так, что сможет его разглядеть, то должен изменить курс и править на юго-юго-восток, поскольку вокруг этого острова полно песчаных банок. Видимость была неважная, начались снежные заряды, и между шестью и семью часами утра мы налетели на одну из этих банок и встали.

Мы подняли паруса, перенесли на корму два якоря с 200 саженями цепи на каждом и пустили машину полным задним ходом. Но «Эклипс» даже не шевельнулся, мы по-прежнему сидели крепко. Прямо в направлении острова проходило сильное течение – вода бурлила по обе стороны от ахтерштевней.

Нам ничего не оставалось, кроме как выгрузить уголь, и мы занялись этим сразу же, как только представилась возможность. К вечеру ветер стих, и в восемь часов наша старушка снова была на плаву. Между тем мы промерили на моторке дно вокруг судна. Глубина сильно варьировалась, от двух до десяти саженей. Тогда мы пошли на моторке вперед и промеряли до тех пор, пока не дошли до больших глубин. Удивительно, какие вещи порой могут случаться в жизни. Вилькицкий сел на мель у острова, названного в честь его отца. Я сел на

мель у острова, названного в мою честь. Хочу посоветовать всем, кто будет плавать в этих водах: держитесь подальше от острова Свердрупа, иначе вы рискуете попасть в неприятную ситуацию. Я думаю, что Вилькицкий может сказать то же самое по поводу своего острова.

На Диксон мы прибыли к 11 часам следующего утра. Капитаны Вилькицкий и Новопапенный поднялись к нам на борт, как только мы встали на якорь, и передали нам приглашение на ужин у доктора Кушакова в тот же вечер. Мы с благодарностью приняли любезное приглашение.

Шутрман приготовился загружать уголь для обратного плавания и выгружать провиант, который мы взяли, когда были здесь последний раз, а теперь его нужно было переместить на русские суда. Мастер парусных дел начал чинить наш большой марсель.

Мы разорвали его, когда ходили к Диксону и пытались выбраться из ледяной каши. У него лопнули швы. Первый раз я плавал с парусом, шитым на машинке. Парус был новым, мы его использовали только во время плавания из Осло.

Во время ужина на моторке прибыл посланник с письмом от капитана 2-го ранга Александрова, который находился сейчас в Гольчихе. Он рассказал, что потребуется несколько недель, прежде чем они с товарищами смогут сесть на какой-либо пароход до Красноярска, и просил позволения вновь вернуться на своем корабле. У них было все хорошо.

Тогда решили, что «Вайгач» на следующее утро в пять часов зайдет за ними. Мы с Тржемесским пошли с ними.



Полярный капитан О. Свердруп
на борту ледокола «Таймыр».
(Из архива семьи Евгеновых)

Видимость была не очень хорошая, так что как раз сейчас отправляться вверх по реке не следовало. Это была опасная акватория, и к вечеру, когда начало темнеть, нам пришлось встать на якорь. Мы стояли на глубине в 18 саженей, в то время как высота всего судна составляла 17 ½.

На следующее утро погода улучшилась, мы получили лоцмана, который провел нас к Гольчихе. Внезапно глубина изменилась с 25 футов до 40 саженей. Мы промеряли с обеих сторон, пока почти не подошли к берегу с другой стороны. Но глубина оставалась такой же, и когда мы решили, что для якорной стоянки тут слишком глубоко, то снова пересекли реку и уже там бросили якорь.

Александров вместе с другими офицерами и частью команды тут же поднялись на борт. Александров рассказал, что у них был очень утомительный переход, но все они находятся в добром здравии. Их хорошо снабдили провиантом, кроме того, они обеспечивали себя свежей пищей по пути: настреляли и гусей, и оленей, в Пясине наловили сетью рыбы. Пока они шли по тундре держалась хорошая погода, но на южной стороне горной цепи разница температур оказалась очень заметной.

Вместе с Тржемесским мы отправились на берег. Гольчиха – довольно неприметное место. Русский купец, у которого жили наши люди, имел два дома. На маленьком острове поодаль жил другой купец, у него также было два дома. Насколько я понял, эти двое вели прибыльную торговлю с самоедами из тундры – они обменивались с ними товарами. За железную табачную трубку, насколько я мог видеть – того сорта, которые раньше называли «шведскими трубками», и которые дома стоят каких-то два шиллинга, самоед платил шкуркой песца. Это очень хорошая цена. За шест, которым самоеды погоняют оленей, они платили несколькими шкурками. Основные товары, которые купцы продают самоедам, – это чай и сахар, все остальное – мука, сухари, и т.п. – против чая и сахара не имеет никакой ценности.

Когда эти купцы уезжают по своим делам, они пользуются большими санями, которые тащат несколько оленей. Сани в 18–20 футов длиной, шириной – почти в восемь футов, а может, и больше. На этих санях построен дом – не из бревен, а из простых досок, но и стены, и пол, и крыша снаружи и изнутри обиты оленьими шкурами мехом наружу. Дом отапливается печкой, лучшего зимнего жилища

и придумать нельзя. Он устроен, как магазин с прилавком и со всеми принадлежностями. Русские моряки называют эти дома «фрегатами тундры»; я не знаю, насколько это название пришло у русских или самоедов.

У нашего купца была единственная дочь, настоящая красавица. Когда началась война, она жила в Петрограде, где училась в техническом училище, но, как и всех других приезжих студентов, ее отправили домой. Что же она изучала? О, она с большим удовольствием изучала архитектуру! Как к ней, здесь в тундре, пришла такая идея? Они никогда нигде не бывала, кроме своих родных мест, пока не отправилась в далекое путешествие в Петроград, чтобы изучать архитектуру. Рассказывали, что когда сюда прибыли русские моряки, она нашла свое счастье – обручилась с одним из них, высоким, красивым, хорошо воспитанным парнем. Он должен вернуться в Гольчиху в конце года, и тогда они пожениются. Он войдет в дело со своим тестем. Что ждет архитектуру – ну, об этом никому неизвестно.

У купца меня угостили, среди прочего, вкусной селедкой. Я думал, что это соленая и подсушенная сельдь, и съел две штуки – уж очень она была вкусна. Позднее хозяин рассказал мне, что селедка сырая – ее выловили в море, когда мы встали на якорь. В том глубоком омуте, где мы мерили глубины, у него стояли сети – как раз напротив травяных склонов. Там много очень крупной и жирной сельди. Каким образом сельдь появилась в 280 км вверх по Енисею – пусть исследуют ученые.

ГЛАВА 21. ДОМОЙ

К вечеру мы вышли из Гольчихи, всю дорогу вниз по реке была прекрасная погода, ночью мы по пути видели пару костров на берегу – наверное, рыбаки стояли там лагерем, и утром 6 сентября мы вернулись обратно в Диксон. Штурман закончил передачу провианта на другие суда и отправил на берег часть одежды и другие вещи для доктора Кушакова. Мы посадили на берег почти всех наших собак с грузом корма, который взяли на

Диксоне в прошлый раз. Таким образом, мы были почти готовы к отплытию.

Но у нас оставалась еще одна приятная обязанность. Много раз мы были почетными гостями на берегу, а теперь попытались отплатить тем же, и пригласили доктора Кушакова и офицеров с русских судов на ужин на борту «Эклипса». Думаю, что ужин очень удался, но поскольку он был еще и прощальным, то был окрашен некоторой грустью. Мы не знали, сможем ли встретиться в Архангельске. Вероятнее всего разбредемся на все четыре стороны.

Матрос Нильсен, повредивший ногу и высаженный на Диксоне, снова вернулся к нам, а лейтенант Транзе вернулся на «Вайгач», где он раньше был старшим офицером.

7 сентября в два часа мы отправились с Диксона, все три судна друг за другом. По пути к Карским Воротам мы не видели льда, но всю дорогу шел дождь, дул сильный восточный и юго-восточный ветер, который нагнал много воды. Кое-кто на борту говорил, что мы шли скорее под водой, чем по воде. В тумане мы потеряли из вида русские суда – ледоколы испытывали сильную качку, и им пришлось держаться ближе к берегу, они пошли через Югорский Шар.

12-го числа мы находились на 70°3' с.ш. и 35° в.д. В тот день я получил телеграмму от капитана Мукалова с ледокола «Брус», который стоял у Канина Носа. Он рассказал, что в Архангельске получил приказ от адмирала ждать и встретить нас у Канина Носа, куда мы прибыли 13-го числа в восемь часов утра, другие суда пришли туда днем, в половине третьего.

Как только мы утром встали на якорь, к нам пришли посетители, это был капитан Мукалов с двумя офицерами, кроме того – командир вспомогательного крейсера «Колгуев», который стоял на якоре неподалеку от «Бруса». Он рассказал, что «Колгуев» вообще-то находился в другом месте Белого моря – у Святого Носа, но он перехватил телеграмму с «Бруса» и пришел сюда, поскольку ему очень хотелось с нами встретиться.

Капитан Мукалов пригласил нас на обед на «Брус», и в четыре часа дня мы отправились дальше – сначала «Брус» с «Эклипсом» на буксире, затем все остальные. Мы следовали восточным берегом всю дорогу до Белого моря. Море было довольно спокойным и мирным, но по пути мы много слышали о минах и потопленных судах. Все это было для нас ново, впервые мы почувствовали, что идет война.

Как только мы прошли маяк, тут же попали в сильное движение. Суда спешили в разные стороны – вверх по реке или к морю, на всех парах. Немного дальше, где совершалась погрузка и выгрузка, стояла такая большая группа судов по обе стороны реки, что только маленькая полоска воды оставалась свободной для прохождения. На нас, только что пришедших из пустынного Ледовитого океана, все это произвело такое впечатление, как будто тут собрались суда со всего мира – большие и маленькие, парусники и пароходы всех возможных размеров и фасонов.

Все корабли были украшены флагами и приветствовали нас сигналами и гудками – стоял такой шум, что с трудом можно было слышать человеческую речь. Нам показали место у пристани, недалеко от адмиральского судна – все три корабля встали в ряд.

В Архангельске мы стояли больше месяца и ждали, пока разгрузят шхуну. Конечно, нам хотелось отправиться домой поскорее, но все-таки это было веселое время. В городе было много норвежцев, мы также познакомились со многими бравыми русскими офицерами. Городские власти устроили несколько балов в честь Вилькицкого, и на них всегда приглашали нас, норвежцев. На борту «Эклипса» постоянно были гости – особенно к завтраку, среди них также и офицеры с «Таймыра» и «Вайгача». У них было множество друзей среди русских военных, и однажды они спросили нас, нельзя ли пригласить с собой некоторых из них, чтобы они тоже смогли попробовать знаменитые блинчики Линдстрема. Тогда мы устроили так, чтобы каждый день по очереди к нам приходили на завтрак девять человек. Эти блинчики были настолько популярны и среди русских, и среди норвежцев из Архангельска, что пришлось кидать жребий, кому выпадет возможность прийти к нам на завтрак.

Однажды, во второй половине дня, пришло, наконец, распоряжение начинать погрузку-разгрузку на следующее утро, и на завтра с раннего утра к нам погрузили русских овец. Однако, как оказалось, в них просто дьявол вселился. Овцы вели себя, как стадо диких животных. Они ломали ящики, крушили все вокруг и разбрасывали содержимое по всему трюму. После нескольких часов нам пришлось отправить всю эту банду обратно на берег, и в конце концов мы покинули «Эклипс», не разгрузив его. Норвежская команда возвращалась домой с судном пароходства Норденфьельд, а я, следуя приказу, отправился домой через Петроград.

«Эклипс» позднее ходил в Белом море в качестве морского госпиталя под командованием Альбанова, бывшего штурмана «Святой Анны». Через пару лет пожар уничтожил это гордое судно⁶⁷.

«Герта» отправилась в Александровск почти одновременно с нами и ходила к Новой Земле на поиски экспедиции Седова. Там лейтенант⁶⁸ Нагурский предпринял ряд удачных полетов на аэроплане, привезенном на «Андромеде»; самый дальний полет составил 300 км. Когда они не нашли никаких следов экспедиции, то взяли курс на Землю Франца-Иосифа. В Архангельске мне рассказали, что они остановились у мыса Флора на два часа, и затем возвратились в Архангельск. Вероятно, они получили сообщение, что выжившие участники двух экспедиций уже вернулись домой.

«Герта» некоторое время использовалась в качестве тюленебоя в Белом море, однако вскоре была подбита торпедой и затонула.



⁶⁷ В 1915–1917 гг. «Эклипс» служил в качестве посыльного судна Дивизии траления флотилии Северного Ледовитого океана. В 1918 г. во время стоянки в Гремике после возникшего пожара судно затонуло. Спустя десять лет оно было поднято, отремонтировано и частично перестроено. В частности, прежние парусное вооружение по типу барка заменили на типичное для шхуны. Одновременно судно было переименовано в «Ломоносов». При бомбежках Архангельска в августе 1942 г. в него попала немецкая бомба. В результате судно село на грунт в устье реки Соломбалки. В 1963 г. его пытались поднять и отвести к острову Мудьюгу, но эти попытки оказались неудачными. Корпус судна лежит в Мурманском рукаве Северной Двины.

⁶⁸ Официально поручик по Адмиралтейству.

И. И. Тржемесский

Экспедиция на «Эклипсе»

*для поисков экспедиций
лейтенанта Брусилова
и геолога Русанова*

Предварительный
отчет

И. Тржемесский.

ЭКСПЕДИЦИЯ НА „ЭКЛИПСЪ“

для поисковъ экспедицій

лейтенанта Брусилова и геолога Русанова.

(Предварительный отчетъ).



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1916.

[Титульный лист отчета И.И. Тржемесского об экспедиции
на «Эклипсе», изданного отдельным оттиском. 1916 г.]

Экспедиция была снаряжена Главным гидрографическим управлением в 1914 году под начальством известного норвежского полярного исследователя Отто Свердруп. Представителем Морского министерства был назначен доктор Тржемесский.

Задачей экспедиции являлся осмотр, с целью поисков экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова, побережья Северного Ледовитого океана от устья реки Енисея до мыса Челюскин, а также острова Уединения и восточного побережья северного острова Новой Земли.

1. Состав экспедиции, судно и снабжение

1. Отто Свердруп, начальник экспедиции, *родился 13 октября 1852 года.*
2. Иосиф Тржемесский, представитель Морского ведомства и врач экспедиции, *родился 12 декабря 1878 года.*
3. Оле Констад, капитан судна, *родился 13 мая 1857 года.*

Текст печатается по изданию: И. И. Тржемесский, экспедиция на «Эклипсе» для поисков экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова (предварительный отчет) // Записки по гидрографии. 1916. Т. XI. Вып. 3. С. 369–407. Стилистика и написание имен собственных, в большинстве случаев, приводятся в соответствии с первоисточником.

4. Матиас Маркуссен, 1-й штурман, *родился 21 июля 1874 года.*
5. Иоганн Абрамсен, 2-й штурман, *родился 31 октября 1869 года.*
6. Оле Гансен, 3-й штурман, *родился 5 января 1868 года.*
7. Фредерик Эриксен, 1-й механик, *родился 20 сентября 1858 года.*
8. Фритиоф Якобсен, 2-й механик, *родился 15 июля 1871 года.*
9. Дмитрий Иванов, радиотелеграфист, *родился 6 февраля 1888 года.*
10. Адольф Линдстрем, стюард, *родился 17 мая 1866 года.*
11. Генрик Куопияйнен, повар, *родился 29 января 1890 года.*
12. Оле Нильсен, 1-й кочегар, *родился 29 января 1885 года.*
13. Иоганн Мартинсен, 2-й кочегар, *родился 31 декабря 1885 года.*
14. Мартин Брокс, матрос, *родился 13 мая 1868 года.*
15. Сигвард Ларсен, матрос, *родился 22 октября 1875 года.*
16. Иоганн Мюре, матрос, *родился 10 июля 1884 года.*
17. Иоганнес Гансен, матрос, *родился 9 октября 1886 года.*
18. Пауль Кнутсен, матрос, *родился 3 марта 1889 года.*
19. Георг Альбрехтсен, матрос *родился 31 марта 1892 года.*
20. Свердруп Нильсен, матрос, *родился 8 августа 1893 года.*
21. Эйнар Хольсбо, матрос, *родился 12 февраля 1897 года.*

2 русских, 18 норвежцев и 1 финн.

Из всего личного состава были раньше в полярных экспедициях только капитан Свердруп и стюард Линдстрем, но большинство норвежцев уже плавали во льдах на тюленебойных и китобойных судах.

Судно экспедиции «Эклипс» куплено было в Норвегии и там же, под наблюдением заведующего гидрометеорологической частью Главного гидрографического управления, статского советника Брейтфуса, ремонтировалось, перестраивалось и снаряжалось.

«Эклипс» построен в 1867 году в Шотландии для промысла во льдах за китами, моржами и тюленями. Это – барк с паровой машиной, могущей развивать до 8 узлов хода. Судно построено из дуба и имеет ледяную обшивку из green heart (очень твердого американского дерева).

Водоизмещение судна 440 регистровых тонн, общее же водоизмещение – свыше 1000 тонн. Длина судна 150 футов, наибольшая ширина 29 ½ футов, углубление кормой 15 футов, носом 13 ½ футов.

После того, как судно было приобретено для экспедиции, оно подверглось основательному ремонту и переделкам, главным обра-

зом, жилых помещений. Кроме того, устроены были паровое отопление и электрическое освещение и установлены станция беспроволочного телеграфа и прожектор (динамо-машина приводилась в действие керосиновым мотором).

Шлюпок на судне имелось 5: одна моторная (на промысловом вельботе установлен был керосиновый двигатель) и 4 гребных, из них 3 промысловых вельбота и одна маленькая шлюпка.

Брашпиль и лебедка на судне были паровые.

Жилые помещения расположены были в кормовой и носовой частях судна и в надстройке на верхней палубе. Кормовое помещение и надстройка являлись офицерским помещением, при чем в последней, кроме того, была телеграфная каюта, камбуз и при нем буфет. Носовое помещение было предназначено для команды.

Кают-компаний было две: в корме и в надстройке, причем завтракали, обедали и ужинали в надстройке. Офицерских кают было 10, из них 7 ординарных и 3 двойных. Для команды было 16 коек и, кроме того, рядом с общим командным помещением находилась каюта для двух кочегаров.

Провизия и прочее снаряжение размещены были в отсеке между командным и машинно-котельными помещениями. Уголь (360 тонн) находился в трюме под провизией и отчасти под командным помещением. В трюме же находились 8 железных цистерн, 6 цистерн расположены были у переборки машинно-котельного отделения, причем в 3-х из них был керосин, всего около 13 тонн, 2 с угольными брикетами, всего около 30 тонн, и одна с солью для шкур. 2 цистерны были расположены в носовой части судна, под командным помещением. Цистерны эти были цементированы и служили для хранения питьевой воды, которая накачивалась с помощью ручной помпочки, находящейся в камбузе; вместимость каждой из этих цистерн была около 6 тонн.

При снабжении экспедиции провизией, одеждой и прочим приняты были во внимание не только личный состав экспедиции (21 человек), но и участники экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова (около 35 человек), в виду чего экспедиция была снабжена с таким расчетом, чтобы, найдя участников обеих экспедиций осенью 1914 года, можно было их прокормить, одеть и прочее в течение 1 года и вернуться обратно с ними осенью 1915 года.

а) Провизия

Провизия частью приобретена была от известного норвежского полярного исследователя Роальда Амундсена¹, частью куплена в Христиании.

За исключением незначительного количества американской солонины и свинины и норвежской ветчины, грудинки, соленой рыбы и селедки, все остальные мясные и рыбные продукты и большинство овощей были в виде стерилизованных консервов, причем соленое и копченое мясо и соленую рыбу решено было употреблять в пищу осенью, а с наступлением полярной ночи пользоваться исключительно стерилизованными или же свежими (добытыми охотой или рыбной ловлей) мясом и рыбой.

Решение во время зимовки пользоваться исключительно стерилизованным или же свежим мясом и рыбой было принято с целью избежать заболевания цингой, так как, по мнению профессора Торупа², цинга происходит, главным образом, вследствие медленного, но продолжительного отравления веществами, появляющимися как результат разложения пищевых продуктов, и для предохранения продуктов от такого разложения, а следовательно, и для предупреждения заболеваний цингой необходимо пользоваться стерилизованными продуктами.

Кроме того, обращено было внимание и на разнообразие консервов, с целью, по возможности, избежать частого повторения одних и тех же.

Наконец, для предохранения провизии от порчи в случае хранения ее при неблагоприятных обстоятельствах (течь в трюме, хранение провизии на льду, снегу и прочее), приняты были следующие меры. Большинство пищевых продуктов (мясо, рыба, масло, стерилизованные овощи, варенья, мармелады и проч.) были в герметически запаянных жестянках,³ окрашенных снаружи краской (для

¹ Провизия была заготовлена Р. Амундсеном для его собственной экспедиции на «Фраме», но так как экспедиция эта была отложена, то Р. Амундсен уступил провизию для «Эклипса» и «Герты». Здесь и далее примечания автора.

² Профессор Торуп (профессор физиологии в университете в Христиании) принимал участие в снаряжении всех больших норвежских экспедиций, начиная с экспедиции Нансена на «Фраме», и он же определял доброкачественность консервов, приобретенных от Р. Амундсена. Здесь и далее примечания автора.

³ В жестянках мяса, рыбы, овощей и варений было по 1 килограмму, масла около 14 или около 7 килограммов, сухенного молока около 7,5 килограмма.

предупреждения жести от ржавчины) и уложенных в плотно сколоченные деревянные ящики⁴. Прочие пищевые продукты (мука, крупа, сахар, шоколад, кофе, чай, сушеный картофель и прочее) были в больших жестянках (50 килограмм весом), герметически запаянных и плотно вставленных в деревянные ящики, причем кофе и чай были уложены сначала в малые жестянки, которые вставлены были в общую жестянку, а последняя – в деревянный ящик.

СПИСОК ПРОВИЗИИ

Мясных консервов (*83 сорта, датские и норвежские*) 9500 килограмм.
 Рыбных консервов (*9 сортов, норвежские*) 1500 килограмм.
 Супов (*10 сортов, датские и американские*) 1600 килограмм.
 Сухарей (*2 сорта, норвежские*) 3000 килограмм.
 Муки, крупы и рису (*норвежские*) 6700 килограмм.
 Масла (*датское*) 2900 килограмм.
 Сушеного и стерилизованного молока (*норвежское*) 1600 килограмм.
 Сушеных яиц (*венгерские*) 500 килограмм.
 Сушеных и стерилизованных овощей (*17 сортов, норвежские и немецкие*) 4000 килограмм.
 Сахару (*рафинаду, песку и патоки, норвежские*) 3400 килограмм.
 Чаю, кофе и шоколада (*норвежские*) 2400 килограмм.
 Мармеладу, варенья (*11 сортов, норвежские, датские и английские*) 2000 килограмм.
 Сушеных фруктов, изюму (*9 сортов, американские*) 2000 килограмм.
 Пудингов, печенья (*5 сортов, датские, норвежские*) 1700 килограмм.
 Приправ, пряностей и прочее 200 килограммов.
 Пеммикану (*датского*) 100 килограмм.
 Фруктовых сиропов, лимонного сока и клюквенного экстракта (*норвежского, русского*) 800 бутылок.

Сверх вышеназванных консервов были еще: солонина, свинина, ветчина, грудинка – 800 килограмм, соленая рыба и селедка – 300 килограмм, а также незначительное количество свежего мяса, картофеля и луку.

Из напитков имелось 100 бутылок коньяку и несколько бутылок белого и красного вина.

⁴ Ящики большей частью содержали 50 килограммов чистого веса консервов.

Предполагая, что в пищу исключительно будут употребляться консервы (т. е. не рассчитывая совершенно на охоту и рыбную ловлю), провизии этой должно было хватить на 3 года для участников экспедиции на «Эклипсе» (21 человек) и на 16 месяцев для 21 человека с «Эклипса» и 35 человек – участников экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова.

для 30 ездовых собак имелось:

Сушеной рыбы (*норвежской*) 1200 килограмм.

Пеммикану с мясом и рыбой (*датского*) 500 килограмм.

Галет с мясом и рыбой (*английских*) 500 килограмм.

Всего провизии для людей и собак было около 50 тонн.

б) Одежда и постельные принадлежности

Все участники экспедиции были снабжены бельем и одеждой от экспедиции.

У КАЖДОГО БЫЛИ:

1. Шерстяное вязаное белье (*кальсоны, рубахи, носки и чулки*).
2. Толстая вязаная шерстяная рубаха.
3. Куртка из очень плотной хлопчатобумажной ткани на фланелевой подкладке.
4. Суконные шерстяные брюки.
5. Кожаная куртка на бараньем меху для тех, кто должен был находиться (работать) на открытом воздухе и кожаная куртка на фланелевой подкладке для прочих.
6. Ветряная одежда, состоящая из рубахи (*из очень плотной и довольно толстой хлопчатобумажной ткани*) и брюк (*из плотной, но тонкой хлопчатобумажной ткани*).
7. Меховая шапка, крытая кожей с назатыльником и наушниками.
8. Финские башмаки – из оленьей шкуры, мехом наружу.
9. Лопарские башмаки – из бычьей сыромятной кожи.
10. Шерстяные рукавицы и кожаные рукавицы на бараньем меху.

Запас такой же одежды имелся и для участников экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова.

Белье выдано было участникам экспедиции по входе в Карское море, одежда выдавалась постепенно, по мере наступления холодного времени.

Кроме вышеназванного готового белья и одежды взяты были с собой различные материалы для изготовления и починки одежды (сукно, плотная хлопчатобумажная ткань, оленьи шкуры и прочее), а также приобретены были 2 швейные машины и различные швейные принадлежности. В самом начале зимовки для участников экспедиции на «Эклипсе» изготовлены были из плотной хлопчатобумажной ткани: шлемы с оторочкой из оленьего меха, причем по желанию можно было иметь лицо открытым или же отгибать оторочку и прикрывать лицо, и рукавицы, которые одевались поверх шерстяных. Во время зимовки для участников предстоящих санных партий из оленьих шкур сшиты были длинные куртки, которые, в зависимости от погоды, можно было носить мехом наружу или внутрь и рукавицы.

Белье, одежда и прочие материалы и принадлежности были приобретены в Норвегии.

Все участники экспедиции снабжены были постельными принадлежностями (подушкой, одеялами, простынями и наволочками) от экспедиции.

в) Снабжение санных партий

Главным гидрографическим управлением приобретены были в Енисейской губернии 55 ездовых собак, из которых 30 взяты были на «Эклипс», а остальные на «Герту». Кроме того, Роальд Амундсен дал экспедиции собаку Люси, родившуюся от эскимосских и гренландских во время его экспедиции на «Фраме» к Южному полюсу. Енисейские собаки большей частью были не крупные и средний их вес равняется $20\frac{3}{4}$ килограмма.

В Христиании сделаны были 3 нарты из ясеня. Вес нарты был 32 килограмма.

Также сшиты были 3 палатки (одна на 4 и две на 2 человека каждая) из очень плотной и тонкой белой хлопчатобумажной ткани (употребляемой для изготовления верхних парусов на яхтах).

Палатки эти были двойные (наружная и внутренняя с воздушной прослойкой между ними) и с полом, при чем пол был из другого

сорта плотной хлопчатобумажной ткани. Остовом палатки служили две вертикальные палки, которые нижними своими концами (окованными железом) вколачивались в снег, лед, или в почву, а верхними (снабженными железными шпеньками) – вставлялись в отверстия на концах горизонтальной перекладки, которая представляла крышу палатки. Вес палатки на 4 человека (с перекладной и стойками) – 15 ½ килограмм.

ПОРЯДОК ПОСТАНОВКИ ПАЛАТКИ БЫЛ СЛЕДУЮЩИЙ:

На снегу (льду или почве) раскладывалась наружная палатка, в нее вставлялась горизонтальная перекладка, а затем вертикальные палки, после чего палатка подымалась на вертикальные палки и последние вколачивались в снег (и прочее): внутренняя палатка подвешивалась на крючках к кольцам, прикрепленным к перекладке, после чего на пол палатки клались олени шкуры, а на них спальные мешки.

ТАКЖЕ БЫЛИ В НОРВЕГИИ ПРИОБРЕТЕНЫ:

30 пар норвежских лыж,

8 штук ламп «Примус» № 1 с большим количеством запасных частей к ним,

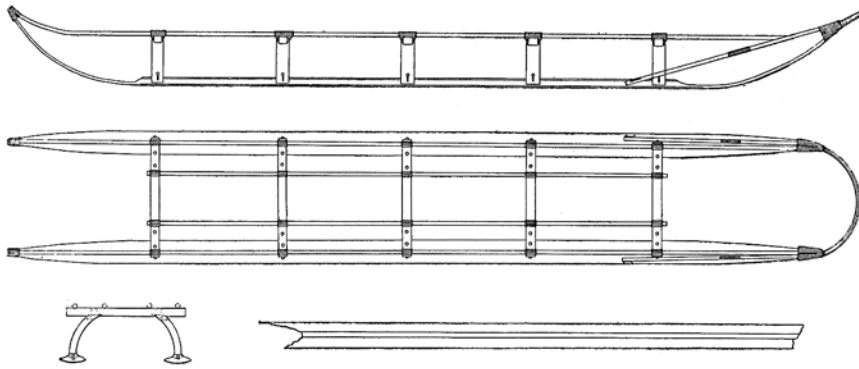
2 аппарата из алюминия для варки пищи. Каждый из этих аппаратов состоял из 2 кастрюлек, кофейника и сковородки, причем кофейник вставлялся в малую кастрюльку, которая помещалась в большую кастрюльку, поверх клалась сковородка и большая кастрюлька закрывалась крышкой.

2 одомера⁵. Одомер представлял колесо со счетчиком, указывающим пройденное расстояние в километрах. Одомер прикреплялся к задней части нарты,

3 карманных компаса,

75 пар очков для предохранения глаз от снежной слепоты. Очки эти состояли из темных, с зеленоватым отливом, стекол, вставленных в металлическую оправу, покрытую бархатом; очки удерживались резиновой тесьмой, обхватывающей голову.

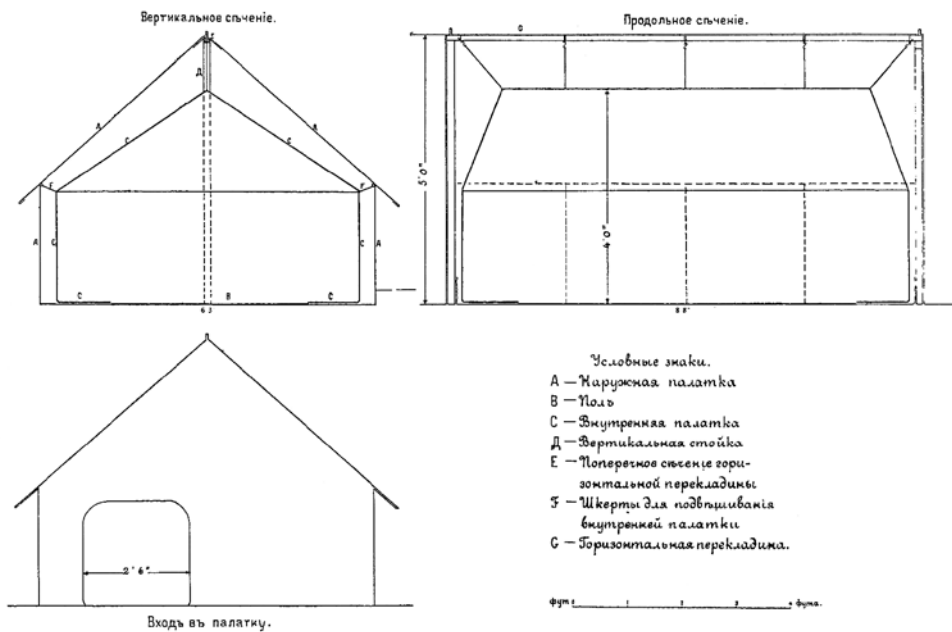
Цистерны из жести для керосина, вместимостью в 10 и 30 литров.



Кожа Дерево.

[Нарты. Чертеж.]

Масштаб 1 фут. в 2 дюйма.



[Палатка. Чертеж.]

Кроме того, взяты были с собой всевозможные материалы, как для починки, так и для изготовления этого снабжения (дерево, железо, жест, кожа, парусина, тонкая хлопчатобумажная ткань и прочее), из которых во время зимовки изготовлены были:

10 спальных мешков из оленьих шкур мехом внутрь (спальный мешок представлял собой мешок, суженный и закрытый с одного конца, ножного, и расширяющийся и открытый с другого конца, головного; кроме того, на верхней его поверхности, у головного конца, был разрез, чтобы увеличить отверстие для залезания в мешок; по краям разреза были пришиты ремни, которыми он стягивался; к головному концу мешка пришит был воротник из оленьей шкуры, которым можно было закрывать голову и, по желанию, более или менее прикрывать лицо. Вес спального мешка – 5 килограмм).

2 санок, которыми пользовались для доставки на судно плавника, льда и прочего.

3 нарт, в общем таких же, как изготовленные в Христиании.

2 нарт, полозья которые сделаны были из лыж.

2 палатки – одна из толстой парусины на 4 человека и одна из тонкой хлопчатобумажной ткани на 3 человека.

2 ящика из жести для хранения в них провизии и прочего снаряжения участников санных партий.

Мешки для провизии.

Инструменты (небольшого размера и легкие молотки, топоры, ключи и прочее).

Стропы для лыж.

Упряжь для собак. Упряжь эта сделана была из ремней из парусины, которые обхватывали верхнюю поверхность шеи собаки, переходили оттуда на грудь, обхватывали лопатки и соединялись (правые и левые) на спине, близ крупа; от места соединения ремней шла веревка к нартам. Собаки впрягались в нарты в один ряд (большей частью 6–8 собак), причем веревки от них соединялись все вместе в строп, привязанном к центру верхней дуги нарт, таким образом, если какая-либо собака не тянула, нарты сохраняли свое направление, так как прочие собаки не перетягивали нарты в одну сторону.

Сверх вышеописанных сделаны были еще многие другие мелкие предметы снаряжения санных партий.

г) Снабжение навигационными и научными инструментами и приборами

Все навигационные инструменты и приборы, а так же карты, лоции и прочее получены были из Главного гидрографического управления. Управление же снабдило экспедицию инструментами и приборами для гидрометеорологических наблюдений.

Зоологический музей Императорской Академии Наук дал экспедиции снаряжение и инструменты для собирания коллекций морских животных и насекомых.

д) Медицинское снабжение

Управление санитарной частью флота снабдило экспедицию микроскопом и всеми инструментами и приборами, положенных для военных судов, отправляющихся в заграничное плавание.

Медикаменты, перевязочный материал, а так же некоторые врачебные приборы и предметы для ухода за больными были приобретены на средства экспедиции. Медикаменты, по возможности, были в виде таблеток, ампул и т. п., причем, как в качественном, так и количественном отношении в общем приняты были нормы для военных судов, находящихся в заграничном плавание. Перевязочный материал заказан был в виде различной величины готовых стерилизованных повязок.

е) Прочее снабжение

20 винтовок для охоты (из них 5 «Маузера», военного образца, 8 «Ремингтона» и 7 старых норвежских военных винтовок и к ним несколько тысяч патронов).

2 фотографических аппарата и большое количество к ним пленок.

Кроме вышеуказанного, взяты были: парусина, кожа, доски, полосовое и листовое железо, жечь, гвозди, шурупы и прочее для всевозможных поделок, а также большое количество кузнечных и плотничьих инструментов.

II. Образ жизни участников экспедиции, во время плавания и зимовки

а) Занятия и работы

Во время плавания, в виду незначительного числа участников экспедиции, само собой разумеется, всем было много дела (вахты, приборка, уход за собаками и прочие повседневные работы).

РАСПИСАНИЕ ДНЯ ВО ВРЕМЯ ЗИМОВКИ БЫЛО СЛЕДУЮЩЕЕ:

Вставали в 7 ½ часов утра

Завтрак в 8 часов утра

Начало работы ... в 9 часов утра

Конец работы в 1 час дня

Обед в 1 час дня

Начало работы ... в 2 часа дня

Конец работы в 5 часов дня

Ужин в 6 часов вечера

В 9–10 часов вечера большинство уже спали.

Работали все, причем в виду незначительного числа команды штурмана и механики работали наравне с матросами.

По воскресениям и праздникам производилась только самая неотложная работа и желающие уходили гулять, охотиться, бегать на лыжах и прочее.

Чтобы дать понятие о характере работы и занятий, производившихся в течении зимовки, ниже будут перечислены главнейшие из них.

В начале зимовки, кроме повседневных, пришлось произвести много других работ, чтобы подготовиться к зиме.

Спущены были брам-стенги и убран весь лишний такелаж, а так же удлинена воздушная телеграфная сеть и протянута на мачту, поставленную на льду (чтобы улучшить действие радиотелеграфа). Вся верхняя палуба покрыта парусиновым тентом с полками (боковыми обвесами), плотно пригнанными к планширу, причем для выхода на лед в боковом обвесе сделана дверь.

Тент этот предохранял верхнюю палубу от ветра и снега и значительно способствовал сохранению тепла внутри судна и на верхней

палубе, что можно видеть из следующего: во время зимовки, каждый месяц, за исключением января и декабря, бывали дни, когда скачивали верхнюю палубу, так как температура воздуха под тентом в это время держалась около 0°C и выше; средняя температура воздуха под тентом в самый холодный месяц январь была -15°C при средней температуре наружного воздуха $-34,1^{\circ}\text{C}$.

Все судно окружено стеной из снега (для предохранения бортов от охлаждения). Вблизи судна на ледяном поле установлена метеорологическая станция. На том же ледяном поле построены из ледяных глыб дома для собак и кузница, а так же устроен склад провизии, керосина и патронов на случай гибели судна. Спущены с судна и поставлены вблизи его на лед шлюпки. Преступлено к изготовлению нарт, некоторых частей одежды и прочего. Отправлялись охотничьи партии и прочее.

С наступлением темного времени (полярной ночи) продолжалось изготовление предметов снаряжения санных партий, и этим занято было много людей (все делалось под руководством капитана Свердрупа, причем и сам он работал очень много), перебиралась машина и прочие. Кроме того, довольно часто приходилось сбрасывать излишний снег с тента, отбрасывать снег после метелей от корабля, собачьих домов и кузницы, колоть старый многолетний морской лед и возить его на судно для получения из него пресной воды путем таяния, кормить собак, выпускать их гулять, наблюдать за ними, прибираться в их домах и прочее.

С появлением солнца начались санные партии с целью устройства складов провизии и керосина на пути на пути между транспортом «Таймыр» и «Эклипсом», чтобы таким образом облегчить переход на «Эклипс» 40 человек с «Таймыра» и «Вайгача»⁶, кроме того, посылались охотничьи партии. К весне, когда устройство складов провизии было закончено, с «Эклипса» на «Таймыр» отправилась санная партия, чтобы помочь людям с «Таймыра» и «Вайгача» перейти на «Эклипс»; одновременно отправлены были охотники, а оставшиеся на судне заняты были приготовлением помещения⁷ для пребывающих.

Летом производилась очистка и окраска судна и вооружение его, постоянно посылались охотники, пришлось убирать от бортов судна громадное количество снега и возить его на нартах подальше от судна и т. п.

⁶ Переход 40 человек с «Таймыра» и «Вайгача» на «Эклипс» решен был с целью сбережения провизии для остающихся на транспорте, на случай второй зимовки.

⁷ С этой целью использован был отсек, смежный с командным помещением. В этом отсеке устроены были койки-нары (в 2 этажа) для 30 человек. 7 человек должны были занять свободные места в командном помещении.

б) Пища

Стол был совершенно одинаков, как для офицерского, так и для командного состава, причем такой же порядок остался и по прибытии на «Эклипс» людей с «Таймыра» и «Вайгача».

Зимой в пищу употреблялись исключительно консервы, осенью и весной пища была смешанная – консервы и свежее мясо, летом почти исключительно ели свежее мясо (гусей, уток, куропаток и оленей).

В виду большого количества, к тому же разнообразного, провианта, а также умелого его приготовления, являлась возможность давать обильную и вкусную пищу, причем одни и те же блюда повторялись редко. Для примера, каков был стол, ниже приводится меню нескольких дней за разное время года.

16-го ОКТЯБРЯ (НОВОГО СТИЛЯ) 1914 ГОДА, ПЯТНИЦА.

Завтрак: блины, *(делались из сушеных яиц и пшеничной муки)*, кофе с молоком *(сгущенным)*, свежий белый хлеб, сухари, масло, сыр, винные ягоды.

Обед: жареная говядина с картофелем и брусничным вареньем, яблочный пирог, кофе с молоком и печеньем.

Ужин: сосиски с картофелем, паштет из гусиной печени, чай с молоком, свежий белый хлеб, сухари, масло, сыр.

6 ДЕКАБРЯ (НОВОГО СТИЛЯ) 1914 ГОДА. ВОСКРЕСЕНИЕ.

Завтрак: блины, макрель в томате, кофе с молоком, свежий белый хлеб, сухари, сыр, масло.

Обед: английский суп, рыбный пудинг, рябчики с картофелем и брусничным вареньем, пудинг, кофе с молоком и печеньем.

Ужин: язык, сардинки, шоколад, свежий белый хлеб, сухари, сыр, масло.

12 АПРЕЛЯ (НОВОГО СТИЛЯ) 1915 ГОДА. ПОНЕДЕЛЬНИК.

Завтрак: овсяная каша с молоком и патокой, макрель, паштет, кофе с молоком, свежий белый хлеб, сухари, сыр, масло, мармелад.

Обед: рулет с картофелем и смесью из овощей, компот из сушеных абрикосов с молоком и сахаром, кофе с молоком и печеньем.

Ужин: бараньи котлеты, макрель, чай с молоком, свежий белый хлеб, сухари, масло, сыр, мармелад.

8 ИЮНЯ (НОВОГО СТИЛЯ) 1915 ГОДА. ЧЕТВЕРГ.

Завтрак: овсяная каша с молоком, кофе с молоком, свежий белый хлеб, сухари, сыр, масло, мармелад.

Обед: суп из оленины (*свежей*), вареная оленина, пудинг, кофе с молоком и печеньем.

Ужин: макрель, чай с молоком, свежий белый хлеб, сухари, сыр, масло, мармелад.

В ОБЩЕМ, СТОЛ БЫЛ СЛЕДУЮЩИЙ:

Завтрак: большей частью один день блины, другой день овсяная каша, и ежедневно рыбная или мясная закуска, сыр, масло, мармелад, свежий белый хлеб, сухари, кофе с молоком.

Обед в будни обычно состоял из двух блюд:

мясного блюда с картофелем и зеленью или брусничным вареньем, сладкого и кофе с молоком и печеньем. 2–3 раза в неделю, кроме того, бывали супы.

Обед по воскресениям состоял: из супа, рыбного пудинга с картофелем, мясного блюда (*большей частью дичи или птицы*), сладкого и кофе с молоком и печеньем.

По большим праздникам обед был как по воскресеньям, но увеличивалось число закусок.

Ужин: один день чай с молоком, другой день шоколад, и ежедневно какое-либо мясное блюда или рыба, сыр, масло, свежий белый хлеб, сухари и мармелад.

В СРЕДНЕМ, ПО ДЕЙСТВИТЕЛЬНОМУ РАСЧЕТУ того, что съедалось в зимние время, выходит в один день на одного человека

	<i>в граммах</i>
Мясных и рыбных консервов	около 600
Масла (<i>с тем что шло на приготовление пищи</i>)	100
Хлеба	400
Сушеного молока	60
Сахару (<i>с тем что шло на приготовление пищи</i>)	67
Чаю	5
Кофе	30
Шоколаду	50
Сушеного картофеля	56

Что касается спиртных напитков, то по большим праздникам и в некоторых других, особенных, случаях (например, в день появления солнца после полярной ночи и т. п.) за обедом и ужином выпивали по рюмке вина или коньяку и вечером, после ужина пили тодди (кипяток с сахаром и небольшое количество коньяку).

в) Одежда

для туловища и ног. На судне все ходили в шерстяном белье и обычной одежде. Для работы вне судна, прогулок и прочие, в зависимости от погоды, одевались, кроме того, или толстая шерстяная вязанка (поверх тонкой шерстяной рубахи), или ветряная рубаха и такие же брюки (поверх обычной одежды).

В очень холодное время одевали двойной комплект шерстяного белья, толстую шерстяную вязанку и ветряную одежду. Кроме того, все, кто обязан был находиться более продолжительное время на льду, снабжены были короткими меховыми куртками, покрытыми сверху кожей. Куртки эти одевались на тонкую шерстяную рубаху или обычную одежду. В санных партиях употреблялась шерстяная или ветряная одежда, кроме того, для всех участников этих партий были сшиты куртки из оленьего меха, но хотя их и брали с собой в очень холодное время, пользовались ими очень мало, так как для очень быстрой ходьбы с собаками, поднимания нарт и т. п. они были слишком тяжелы и вызывали очень сильное потение.

ОБУВЬ. Осенью и весной пользовались лопарскими башмаками, в которые вкладывались стельки из оленьей шкуры или березовой коры, обшитые сукном; на ноги одевались толстые шерстяные носки или такие же чулки. Эта обувь очень хороша, когда не очень мокро, так как в таком случае она становится проходимой для воды. Зимой все ходили в финских сапогах, в которые вкладывались такие же стельки, как в лопарские башмаки; на ноги обычно одевались длинные, толстые, шерстяные чулки и одна или две пары таких же носков. Это прекрасная обувь для холодного времени, только требует очень тщательного ухода, а именно, высушивания каждый раз после употребления.

ДЛЯ ГОЛОВЫ. В холодное время пользовались меховыми шапками с наушниками и назатыльниками, а во время очень сильных морозов или сильного ветра поверх шапки одевался шлем.

ДЛЯ РУК. В зависимости от погоды пользовались шерстяными или меховыми рукавицами, покрытыми кожей, или же поверх шерстяных одевали рукавицы, сшитые из плотной хлопчатобумажной ткани. Для участников санных партий были сшиты, кроме того, рукавицы из оленьего меха, но их хотя и брали с собой в холодное время, но мало пользовались за ненадобностью.

Все участники экспедиции с начала зимовки тренировались, привыкли к холоду, таким образом, что число слоев одежды увеличивалось постепенно, по мере понижения температуры воздуха.

г) Пресная вода

В начале плавания пользовались водой, взятой в Александровске-на-Мурмане, а затем неоднократно брали воду из озерок, всегда имеющих в летнее и осеннее время на ледяных полях. В начале зимовки из такого же озера были наполнены водою обе цистерны. Когда вода из цистерн была израсходована, то пользовались водой, получавшейся от таяния кускового старого льда в цистерне из белой жести, которая стояла в камбузе на плите. Когда же началось таяние льда и вновь образовались озера, то цистерны опять были наполнены водою из них. Никаких ограничений в пользовании пресной водою не было. Вода из озерок на ледяных полях, а так же получаемая путем таяния старого льда была совершенно прозрачна, без запаха, и прекрасного вкуса.

а) Отопление и освещение

Паровое отопление работало непрерывно с осени до конца мая 1915 года. Параллельно с производством метеорологических наблюдений мною измерялась температура во всех жилых помещениях и в трюмах, причем оказалось что в среднем температура зимою держалась: в кормовом помещении около $+16^{\circ}\text{C}$, в надстройке около $+20^{\circ}\text{C}$ (когда работал камбуз, то температура обыкновенно была $+25^{\circ} - +28^{\circ}\text{C}$, так что приходилось открывать иллюминаторы) и в командном помещении около $+15^{\circ}\text{C}$, а в трюмах ни разу не опускалась ниже 0° , обычно же держалась $+3^{\circ} - +5^{\circ}\text{C}$, (последние объясняется тем, что через трюмы проходили трубы непрерывно действующего отопления). Естественное освещение достигалось при помощи палубных и бортовых иллюминаторов; в кормовой кают-компании и командном помещении, кроме того, были световые люки. По всюду было электрическое освещение. Во время зимовки динамо-машина работала с 9 утра и до 9 вечера по будням и до 11–12 ночи по большим праздникам, в прочее время горели керосиновые лампы.

Благодаря тому, что судно было деревянное, покрыто тентом и окружено стеной из снега, а так же благодаря непрерывному паровому отоплению и электрическому освещению в жилых помещениях все время было тепло, сухо и светло, а так же всегда наблюдался хороший воздух. Нигде в жилых помещениях не наблюдалось отпотевания, скорее было слишком сухо.

Что касается собак, то в плавании они были привязаны на верхней палубе. Во время зимовки в холодное время года они находились в ледяных домах и ежедневно по утрам выпускались гулять часа на 2, причем все это время шла приборка в их помещениях. С наступлением теплого времени, когда собакам стало душно в домах, они были выведены из домов и привязаны на льду недалеко от судна, а когда лед стал таять и появились на нем лужи, то их перевели на берег.

Кормили собак один раз в день, причем получали они сушеную рыбу или пеммикан, а когда было свежее мясо (тюлени, медведи), то по куску мяса. Пока собаки были в ледяных домах и на льду воды им не давали, так как они ели снег; на берегу же или на корабле им давалась вода.

е) Санные партии

Санные партии снаряжались, главным образом, для устройства складов провизии между «Эклипсом» и транспортом «Таймыр», томе того, неоднократно партии отправлялись для охоты и съемки. Впервые санные партии (две) отправлены были для охоты, в октябре (старого стиля) 1914 года; партии эти отошли недалеко от судна, расположились лагерем и охотились в течении недели, после чего вернулись обратно. В феврале 1915 года началось отправление санных партий для устройства складов провизии и прочего, причем в феврале и марте, когда дни были еще короткие, обыкновенно выходили рано утром и шли до сумерек; в апреле, когда было не заходящее солнце, шли, в течении 6–8 часов, или днем, или ночью (если днем было жарко), наконец, в мае и июне, в течении суток обычно делали два перехода по 3–4 часа каждый и две остановки.

Обычно в санную партию уходило 4 человека, с тремя нартами, запряженными каждая 6–8 собаками. Три человека шли у нарт, что бы наблюдать за собаками, погонять их, распутывать постромки, подталкивать нарты или помогать тащить их собакам (в трудных местах), поддерживать нарты или поднимать, когда они опрокидывались и т. п. Четвертый человек шел впереди, чтобы выбирать дорогу, кроме того, собаки всегда охотнее бежали, когда кто-нибудь шел впереди их. Так было когда на всех нартах был груз, когда же, на пример, устроив склад провизии, возвращались порожняком, то при хорошем состоянии льда люди садились на нарты. При устройстве складов провизии на нартах всегда имелся значительный груз, вес которого в зависимости от состояния пути колебался от 200 до 350 килограмм на нарту. При удовлетворительном состоянии пути с грузом проходили в день 20–25–30, порожняком – до 50 километров, при плохом состоянии пути не более 20, а иногда значительно меньше.

ДНЕВНОЙ ПОРЦИОН НА 1 ЧЕЛОВЕКА (в граммах)

Сухарей	500	Чаю.....	5
Пеммикану	180	Сушеных яиц.....	20
Масла	100	Сушеного молока.....	65
Сахару	50	Соли.....	5
Шоколаду.....	50		
Кофе.....	25	Итого	1000

Если санные партии находились в пути недолго, то положенное количество пищевых продуктов большей частью не съедалось, причем особенно много оставалось сухарей и пеммикана. Но уже через несколько дней пребывания в пути появлялся волчий аппетит, и все положенное съедалось полностью, все-таки не вполне удаляя голод. Ели обычно 2 раза в сутки: перед выступлением и по остановке на ночлег. Кроме того, во время похода обыкновенно останавливались для небольшого отдыха и ели в это время шоколад. Когда началось отправление санных партий и люди еще не были тренированы, обычно брали с собой кофе или чай (в жестянку в чехле из оленьей шкуры; находящийся в такой жестянке кофе или чай сохранялись теплыми в течении нескольких часов), так как большинство во время похода испытывали жажду, вероятно, в следствии сильной испарины, но постепенно, по мере тренировки, уменьшалась испарина и связанное с нею чувство жажды, так, что впоследствии не было постоянной необходимости в питье во время похода.

Обычно, по постановке палатки, натаивали воду (изо льда⁸ или снега) и кипятили ее; часть кипятку брали для заварки чаю⁹ и часть для приготовления кофе¹⁰, затем опять натаивали воду, кипятили ее и в котелок с кипятком клали куски пеммикана и большей частью сухари; все это варилось некоторое время, после чего получалась жидкая каша, в которую добавляли по вкусу масло и соль.

Из сушеных яиц или варили похлебку или же пекли блины. Шоколад большей частью съедали на походе в сыром виде, но иногда, если суточная порция его была не израсходована, варили. Кофе всегда пили с сушеным молоком, которое каждый добавлял в чашку с горячим кофе и хорошо размешивал.

Когда была возможность охотой добывать свежее мясо (белых медведей, оленей, гусей), то тогда пеммикан не ели, а заменяли его свежим мясом.

Собак кормили один раз в сутки, немедленно по остановке для отдыха. Обыкновенно часть людей (2 человека) была занята поста-

⁸ Натаивание воды из льда более экономично (в смысле расхода керосина), чем из снега, кроме того, вода из льда значительно вкуснее, чем из снега.

⁹ Каждый заваривал себе в кружке.

¹⁰ Кофе варили в кофейнике.

новкой палатки, а часть (2 человека) привязывали собак¹¹ и кормили их. Каждая получала 500 грамм пеммикану. Конечно, если была возможность достать свежее мясо, им давалось мясо. Собаки с жадностью набрасывались на пищу и очень быстро ее съедали. Всегда необходимо было следить за их едою, так как некоторые, успевшие съесть ранее других, отнимали пищу от них.

Даже в самое холодное время (свыше -40° Ц) участники санных партий пользовались исключительно вышеописанной шерстяной и поверх нее ветряной одеждой.

ж) Заболеваемость

За все время зимовки, до начала июня (старого стиля), не было ни одного сколько-нибудь серьезного заболевания или повреждения. Наблюдались только: небольшое количество легких травматических повреждений, очень немного легких обморожений, преимущественно пальцев рук и весною несколько случаев острого воспаления соединительной оболочки глаз.

В начале июня капитан Свердруп, лейтенант фон Транзе и я перенесли острый катар толстых кишок, имевший характер пищевой интоксикации; что касается капитана Свердрупа и меня, то это были первые более серьезные заболевания среди личного состава «Эклипса».

22 июня (старого стиля) вечером от воспаления брюшины, по видимому туберкулезного происхождения, умер из команды транспорта «Вайгач» кочегар 1 статьи Георгий Мячин.

Во время перехода с места зимовки в порт Диксон матрос Свердруп Нильсен для того, чтобы убрать ледяной якорь, прыгнул с полубака на лед и получил сильный ушиб и растяжение левого голеностопного сустава.

Что касается собак, то только одна из них – щенок, родившийся во время зимовки – погибла от какой-то болезни. Остальные собаки были все время здоровы. Зимой погибло несколько собак, искусанных другими.

¹¹ Собак привязывали недалеко от палатки (к тросам, камням и т. п.), так что собаки данной запряжки (нарты) были вместе, но в таком расстоянии от собак другой запряжки, чтобы они не могли достать одна другую. Делалось это с той целью, чтобы собаки с чужих запряжек не грызлись между собой.

III. Научные наблюдения, производившиеся в течение экспедиции

В течение экспедиции велись срочные метеорологические наблюдения¹². Во время зимовки – в 112 метрах от судна, на ледяном поле, где установлена была термометрическая будка система Кузнецова с термогигрографом его же системы, волосным гигрометром, термометрами: обыкновенными ртутными и минимальным – спиртовым; около будки находился флюгер. Когда же началось очень энергичное таяние льда – опять на судне. Наблюдения производились согласно «Руководству для ведения гидрологических и метеорологических наблюдений на береговых станциях и плавучих маяках Морского ведомства», издания 1913 года.

Атмосферное давление определялось по ртутному морскому барометру, находившемуся в каюте; рядом с ртутным барометром помещен был барограф. Температура и влажность воздуха в плавании определялись психрометром Ассмана, а во время зимовки – приборами, находившимися в термометрической будке на льду и кроме того, всегда, когда являлась возможность (при температурах не ниже -10° – -12° Ц) психрометром Ассмана.

Сила ветра измерялась ручным анемометром. Направление ветра в плавании определялось по компасу, а во время зимовки по флюгеру, установленному по истинному меридиану места. Кроме того, определялись температура и удельный вес воды на поверхности моря, когда же море замерзло, то каждые 10 дней измерялась толщина вновь образовавшегося льда.

Собраны образцы: морской воды, воды, образующейся от таяния в летние время на поверхности многолетнего льда, а так же воды, полученной от таяния кусков многолетнего льда (из полей, торосов и прочего). Собраны в небольшом количестве: планктон, морские животные и отложения на льду в летнее время.

На берегу, вблизи места зимовки, а так же на острове Уединения собраны¹³ растения и образцы пород.

Гидрометеорологические наблюдения, а так же образцы воды переданы для обработки и исследования в гидрометеорологиче-

¹² Наблюдения эти велись преимущественно мною, в тех же случаях, когда меня не было на судне – судовым радиотелеграфистом.

¹³ При сборе этих коллекций принимал деятельное участие стюард Линдстрем.

скую часть Главного гидрографического управления. Обработка их производится.

Прочие коллекции переданы по принадлежности в соответственные отделы Императорской Академии Наук и в Императорский ботанический сад Петра Великого.

IV. Важнейшие события во время плавания и зимовки

1914 год

28 ИЮНЯ (11 ИЮЛЯ) на «Эклипсе» поднят флаг транспортных судов Морского ведомства, комплектуемых вольнонаемной командой, состоящей под командой офицера, в присутствии Императорского Российского Посланника, членов Миссии и Генерального Консула в Христиании.

30 ИЮНЯ (13 ИЮЛЯ) вышли из Христиании в Александровск-на-Мурмане, куда пришли 19 июля (1 августа), причем следуя вдоль берегов Норвегии, заходили для всевозможных приемов в Берген, Тромсе и Гаммерфест.

На следующий день по прибытии в Александровск получена была телеграмма о начале войны с Германией.

24 ИЮЛЯ (6 АВГУСТА), по принятии навигационных и гидрометеорологических инструментов, карт, книг и прочего, а также угля, пресной воды и ездовых собак, вышли в Югорский Шар, при чем на меридиане острова Матвеева, к норду от него, встретили полосу плавучего льда.

28 ИЮЛЯ (10 АВГУСТА) стали на якорь у селения Хабарово в Югорском Шаре, и в ожидании назначения радиотелеграфиста простояли до 31 июля (13 августа), когда вышли за ним на радиостанцию Вайгач, расположенную на норд-остовой оконечности острова Вайгач.

1 (14) АВГУСТА, приняв радиотелеграфиста, вышли в Карское море, причем в отсутствии льда курс проложен был на остров Белый.

2 (15) АВГУСТА. Ночью встретили плавучий лед. Среди которого шли всю ночь и весь день. Лед был большею частью одногодный, плоский, покрытый снегом, а местами с буроватыми отложениями.

Ввиду того что лед становился все более и более сплоченным, пройдя 60 миль от Карских Ворот, по курсу норд-ост (истинный) пришлось начать склоняться к зюйду. Вечером застопорили машину и дрейфовали со льдом.

3 (16) – 4 (17) АВГУСТА. Все время дрейфуем. Лед такой же как 2/15-го. 4/17-го отправлена первая метеорологическая телеграмма в Обсерваторию.

5 (18) – 6 (19) АВГУСТА. Эти дни частью дрейфовали, частью шли под машиной, а иногда под парусами. 6 (19-го) стали встречать ледяные поля с торосами и шли каналами между ними. К вечеру каналы стали суживаться, стали еще больше склоняться к зюйду.

7 (20) АВГУСТА. Ночью дрейфовали. К утру встретили разреженный лед и пошли среди него полным ходом.

8 (21) АВГУСТА. Утром прошли устье р. Кары и повернули на радиостанцию Марс-Сале. Вечером прошли радиостанцию.

9 (22) АВГУСТА. Пробивались через лед и шли на норд вдоль берега Ямала.

10 (23) АВГУСТА. Утром льда стало меньше и с полудня уже шли по свободной от льда воде. С этого дня до порта Диксона, куда пришли 15–28 августа, льда совершенно не видели.

12 (25) АВГУСТА. Не удалось вступить в радиотелеграфную связь с радиостанцией Югорский Шар. (Связь с нею была потеряна до начала 1915 года, хотя нередко была слышна ее работа).

15 (28) АВГУСТА. Вход в порт Диксон, проливом Вега; сели на камень, и так как попытки сойти с него оказались безрезультатными, необходимо было преступить к разгрузке судна (свезти провизию на берег), но этому мешала свежая погода. Только 20 августа (2 сентября) при помощи парохода «Skule»¹⁴ с тремя буксирами¹⁵ снялись с камня, предварительно выгрузив всю провизию на буксиры.

22 АВГУСТА (4 СЕНТЯБРЯ) вышли из порта Диксона, причем за время стоянки здесь было убито 3 оленя и 3 белых медведя (первая охота).

Сначала шли по свободной ото льда воде, но в 30-милях к норд-осту от порта Диксона уже встретили плавучий лед, среди которого шли всю ночь. На следующий день лед стал плотнее, начали попадать-

¹⁴ Пароход этот, равно как и другой пароход, «Ragna», зафрахтован был господином Лидом для отправления из Норвегии, через Карское море, в устье р. Енисея и обратно.

¹⁵ Буксиры составляли собственность Министерства путей сообщения, предназначены были для реки Енисея и шли вместе с вышеуказанными пароходами.

ся ледяные поля и к вечеру шли каналами между полями, а у острова Скот-Ганзена пришлось ошвартоваться к льдине, так как нигде не было прохода – каналы закрылись. Здесь пришлось простоять до 28 августа (8 сентября), причем за это время чистили котел и принимали котельную и питьевую воду из озера на ледяном поле.

26 АВГУСТА (8 СЕНТЯБРЯ) открылся канал между ледяными полями и берегом, пошли дальше среди плавучего льда, но у островов Тилло встретили совершенно не поломанный лед: застопорили машину, поставили паруса и легли на обратный курс.

28 АВГУСТА (10 СЕНТЯБРЯ), крейсируя между островами Тилло и Маркгама, слышали, как переговаривались между собою по телеграфу «Таймыр» и «Вайгач», суда Гидрографической Экспедиции Северного Ледовитого океана, вышедшей под начальством флигель-адъютанта, капитана 2-го ранга Вилькицкого из Владивостока почти в то же время, когда «Эклипс» вышел из Христиании. Из телеграмм, которыми обменивались суда, стало известным, что «Таймыр» от сжатия льдами получил повреждения корпуса. Вступили с ними в телеграфную связь, узнали их место (у острова Фирнлея), показали им свое, сообщили им о состоянии льдов, а так же последние новости о войне (полученные в Диксоне, от господина Лида) и условились ежедневно переговариваться по телеграфу.

29 АВГУСТА (11 СЕНТЯБРЯ) удалось пройти острова Тилло и дойти до мыса Тилло, но там пришлось отшвартоваться к краю ледяного поля, так как дальше не было прохода.

30 АВГУСТА (12 СЕНТЯБРЯ) прошли мыс Тилло и, идя по краю ледяных полей под самым берегом, дошли до мыса Штеллинга, где пришлось встать на якорь в залив на зюйд-вест от мыса, так как дальше были не поломанные ледяные поля. За время перехода из Диксона к мысу Штеллинга убито 2 белых медведя. На следующий день в залив стал надвигаться лед, снялись с якоря и вошли в лед.

6 (19) СЕНТЯБРЯ нас подрейфовало со льдом; пробились через лед и вернулись опять в залив, причем меняя свое место, простояли здесь до 13 (26) сентября, когда перешли к мысу Вильда и стали на зюйд от него, в расстоянии 2 ½ километров. За все это время, несмотря на сильные ветра от зюйда, лед на ост был непроходим (не поломан) и начались морозы, в виду чего были вынуждены встать здесь на зимовку.

Место зимовки: северная ширина $75^{\circ} 40', 2$, восточная долгота $91^{\circ} 26', 3$ (от Гринвича).

Берег в глубине залива был низкий, песчаный, в виде пляжа; за ним расположены были лагуны, а дальше шел ряд складок – волн, все более и более (по мере удаления от берега) высоких, расположенных в общем параллельно к берегу (с ост-норд-оста на вест-зюйд-вест) и отделенных друг от друга долинами; в расстоянии около 10 километров от берега ряд этих складок заканчивался горной цепью (горами Бэра), отделенной от них широкой долиной, вдоль которой шел ряд озер разной величины и большей частью соединенных друг с другом протекающими через них речками, которые впадали в море или непосредственно, или в многочисленные лагуны, расположенные на берегу залива и имевшие сообщения с морем.

Тундра состояла преимущественно из мхов и лишайников.

Когда выяснилась необходимость встать на зимовку, немедленно было приступлено к подготовке судна для зимовки, а так же посылались охотники, что бы сделать запасы свежего мяса на зиму.

К наступлению полярной ночи [19 октября (1 октября)] экспедиция в главном была вполне готова встретить холода и метель; охота оказалась безрезультатной, благодаря открытой местности и крайней осторожности оленей.

Радиотелеграфная связь с транспортами «Таймыр» и «Вайгач»¹⁶ все время поддерживалась. Кроме того, благодаря наступлению темноты и удлинению телеграфной сети на «Эклипс», стало опять слышно радиостанцию Югорский Шар¹⁷, а также впервые услышали радиостанцию Исакогорку¹⁸ (около Архангельска) и Ингэ¹⁹ (у Гаммепфеста), причем с этих радиостанций временами удавалось перехватить новости о войне, которые нами передавались на «Таймыр» и «Вайгач».

1915 год

7 (20) ЯНВАРЯ ночью удалось вступить в телеграфную связь с радиостанцией Югорский Шар. В Главное гидрографическое управление отправлена краткая телеграмма с донесением о месте нахождения судов «Эклипс», «Таймыр» и «Вайгач» и о состоянии их людей.

¹⁶ Место зимовки «Таймыра» северная широта 76° 40', восточная долгота 100° 40' от Гринвича. Место зимовки «Вайгача» 17 миль на норд-норд-вест от «Таймыра»

¹⁷ Расстояние между «Эклипсом» и Югорским Шаром около 600 миль.

¹⁸ Расстояние между «Эклипсом» и Исакогоркой около 1200 миль.

¹⁹ Расстояние между «Эклипсом» и Ингэ около 2100 миль.

Из Югорского Шара получена телеграмма от начальника Главного гидрографического управления (отправленная 18 августа старого стиля 1914 года) относительно дрейфа «Св. Анны» – судна экспедиции лейтенанта Брусилова.

С этих пор установилась, хотя не постоянная и достигаемая с большими затруднениями, телеграфная связь с Югорским Шаром, причем «Эклипсом» было принято и отправлено много телеграмм, которыми преимущественно обменивались Главное гидрографическое управление и начальник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана флигель-адъютант Вилькицкий, а также опять начато отправление метеорологических телеграмм в Обсерваторию.

27 ЯНВАРЯ (9 ФЕВРАЛЯ) впервые после полярной ночи увидели верхний край солнца.

22 ФЕВРАЛЯ (7 МАРТА) ночью получена телеграмма начальника Главного гидрографического управления с предписанием впредь оказывать помощь «Таймыру» и «Вайгачу». Кроме того, начальник Главного гидрографического управления известил, что бывший боцман яхты «Заря» (экспедиционного судна барона Толля) Бегичев в половине июня старого стиля прибудет с оленями к месту зимовки «Эклипса», чтобы сопровождать 40 человек с «Таймыра» и «Вайгача» (которые к тому времени будут уже на «Эклипсе») в устье реки Енисея.

24 ФЕВРАЛЯ (9 МАРТА). Утром отправлена первая санная партия из 4-х человек с тремя нартами, запряженная 22 собаками и с грузом 310 килограмм провизии и керосина для устройства первого склада для партии с «Таймыра» и «Вайгача».

На следующий день отправлена партия охотников в составе 3-х человек.

Санная партия вернулась 28 февраля (13 марта), устроив склад у мыса Посыета на острове Рыкачева в заливе Миддендрофа.

2 (15) МАРТА. Вернулись охотники без какой-либо добычи.

11 (24) МАРТА. Утром отправлена санная партия в составе 4-х человек с тремя нартами, запряженными 20 собаками, и с грузом 250 килограмм провизии и керосина для устройства второго склада на рейде Заря (месте зимовки экспедиции барона Толля).

18 (31) МАРТА. Вечером вернулась санная партия, устроившая склад на острове Наблюдений на рейде Заря.

Телеграфная связь с Югорским Шаром прекратилась: нас не слышат, мы изредка слышим отдельные слова и фразы.

27 МАРТА (9 АПРЕЛЯ). Утром отправлены санныя партия в составе 4-х человек с тремя нартами, запряженная 21 собакой и с грузом 220 килограмм провизии и керосина для устройства склада в гавани Колин-Арчера (на рейде Заря) и на мысе Гелленорм (восточная оконечность Таймырского пролива) и две охотничьи партии, по 2 человека в каждой, которые будут охотиться в глубине залива Миддендорфа.

7 (20) АПРЕЛЯ. Вернулась санныя партия, которая устроила склад в гавани Колин-Арчера и на мысе Гелленорм, и обе охотничьи партии. Убит один олень (первое свежее мясо с осени).

14 (27) АПРЕЛЯ. На рейд Заря отправлена партия из 2-х человек, которая будет охотиться и наблюдать за скалами. Сегодня впервые после зимовки видели птиц (снежных подорожников).

16 (29) АПРЕЛЯ. Утром ушла санныя партия с «Эклипса» на «Таймыр», чтобы сопровождать партию с «Таймыра» и «Вайгача», взять из часть груза на нарты с собаками, а так же снабдить их некоторыми принадлежностями, необходимыми для перехода (примусами, обувью, нартами, очками и прочим) Ушло 4 человека во главе с капитаном Свердрупом, с тремя нартами, запряженными 20-ю собаками.

По телеграфу получено извещение с транспорта «Таймыр», что 29 апреля (12 мая) санныя партия с «Эклипса» благополучно прибыла на «Таймыр», и что 6 (19) мая санныя партия с «Эклипса» совместно с партией с «Таймыра» и «Вайгача» выступили на «Эклипс».

12 (25) МАЯ. Убиты первые снежные куропатки.

15 (28) МАЯ. Наблюдалось значительное таяние снега в тундре и на льду.

19 МАЯ (1 ИЮНЯ). Убран тент с кормовой и носовой части судна.

20 МАЯ (2 ИЮНЯ). На ледяных полях (из многолетнего льда) образовались озера пресной воды.

22 МАЯ (4 ИЮНЯ). Рано утром пришли санныя партия с «Эклипса» с парией с «Таймыра» и «Вайгача». Офицеры (3 человека) и команда (36 человек) в хорошем состоянии.

30 МАЯ (12 ИЮНЯ). Убит первый гусь.

7 (20) ИЮНЯ. Принесены первые гусиные яйца.

22 ИЮНЯ (5 ИЮЛЯ). Рано утром пришел с частью оленей Бегичев и принес почту. Вечером умер кочегар 1-й статьи Мячин (транспорт «Вайгач»).

24 июня (7 июля). Кочегар Мячин похоронен с отданием воинских почестей на мысе Вильда. На его могиле поставлен большой крест, сделанный из плавника.

27 июня (10 июля). На мысе Вильда построен знак из плавника и камней.

2 (15) июля. Партия с «Таймыра» и «Вайгача», в составе 2 офицера (третий офицер, лейтенант фон Транзе, заболел аппендицитом и остался на «Эклипсе») и 35 нижних чинов, выступили с «Эклипса», чтобы следовать тундрой в устье реки Енисея (в селение Гольчиху или Дудинку), а оттуда на пароходе в Красноярск. Люди пошли налегке, груз – на нартах с оленями. Партия эта снабжена от «Эклипса» провизией, обувью (комгерами), примусами, табаком и прочим.

За время нахождения на «Эклипсе» команды с «Таймира» и «Вайгача» убито много гусей, несколько штук оленей и собрано несколько сотен гусиных яиц.

В НОЧЬ НА 5 (18) ИЮЛЯ впервые замечалось движение льда.

9 (22) июля. Зюйд-вестовым ветром судно подрейфовало на норд-ост вместе с обломками ледяного поля, у которого простояли всю зиму. К вечеру ветер стих и перешел к норд-осту, подрейфовали обратно к берегу. Так как судно не вполне свободно, то начали пропильвать ледяные перемычки. «Таймыр» и «Вайгач» телеграфировали, что их тоже подрейфовало.

10 (23) июля. Дрейф к берегу продолжается; судно оказалось слишком близко от берега, на малых глубинах. По носу взорван (пироксилиновым патроном на 2 килограмма) лед, и судно освободилось, после чего перетянулись на большую глубину.



Могила кочегара Г. Мячина на мысе Вильда.
Фото О. Г. Попова. Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ), 2005 г.

13 (26) июля. Лед в заливе разределся. Под машиной перешли в глубь залива, где совершенно не было льда, и стали там на якорь.

17 (30) июля. На мысе Вильда, между могилой Мячина и знаком, устроен склад провизии и керосина для «Таймыра» и «Вайгача» на случай, если экипажам их пришлось бы оставить суда и идти на Вильду для встречи с Бегичевым²⁰.

НА СКЛАДЕ ИМЕЛОСЬ:

Сухарей (в герметично запаянных жестянках)	450,0 кг
Мясных консервов (в герметических жестянках, уложенных в деревянные ящики)	675,0 кг
Масла (в герметических жестянках, уложенных в деревянные ящики)	64,8 кг
Сахару (в герметически запаянных жестянках, уложенных в деревянные ящики)	54 кг
Шоколаду (в герметически запаянных жестянках, уложенных в деревянные ящики)	50 кг
Чаю (в герметически запаянных жестянках, уложенных в деревянные ящики)	4,5 кг
Соли (в герметически запаянных жестянках, уложенных в деревянные ящики)	9,0 кг
Керосину (в жестяных цистернах)	120 л
Спички.	

Ящики с вышеуказанными продуктами были уложены на землю в несколько рядов один на другой и покрыты старым брезентом.

Кроме того, в складах, устроенных на 40 человек, перешедших с «Таймыра» и «Вайгача», на «Эклипсе» осталась не использована следующая провизия.

НА МЫС ГЕЛЛЕНОРМ:

Сухарей	80,0 кг	Сушеного молока ...	6,5 кг
Мясных консервов	100,0 кг	Чаю	1,0 кг
Масла	13,0 кг	Керосину	15 л
Сахару	10,0 кг		

²⁰ В виду того, что «Таймыр» и «Вайгач» могли быть раздавлены льдом, решено было, что в таком случае экипажи судов или на шлюпках, или по сухому пути направляются к мысу Вильда, где их будет ожидать Бегичев с оленями, чтобы помочь достигнуть им острова Диксона, где врачом Кушаковым устраивалась для них зимовка, или в других ближайших жилых местах.



Астрономический знак экспедиционного судна «Эклипс» (1914–1915 гг.), установленный на мысе Вильда (Берег Х. Лаптева, п-ов Таймыр). Астропункт определен капитаном о. Свердрупом. Снимок 27.09.1940 г. Фото А. В. Марышева. (Из фондов РГМАА)

В ГАВАНИ КОЛИН-АРЧЕРА:

Мясных консервов 100,0 кг

18 (31) ИЮЛЯ. Лед в заливе подвижен. На знаке на мысе Вильда привинчены 2 медные дощечки с надписями.

28 ИЮЛЯ (10 АВГУСТА). Лед в заливе и в море очень сильно разрезен. «Таймыр» телеграфировал, что дошел до мыса Медвежий Яр.

По сношению с флигель-адъютантом Вилькицким, на завтра решен наш уход в Диксон, с тем, что там мы примем провизию и уголь и в случае необходимости выйдем на встречу «Таймыру» и «Вайгачу».

29 ИЮЛЯ (11 АВГУСТА). На берегу (близ места стоянки) оставлена провизия для людей Бегичева, находящаяся поблизости с оленями, и следующая инструкция Бегичеву: «Ждать на Вильде «Таймыр» и «Вайгач» до 1-го сентября; если к этому времени суда не придут (в таком случае будет оставлена ими у знака записка), то взять около четверти провизии, находящейся на складе на Вильде, и с необходимым числом оленей и нарт идти в сторону гавани Колин-Арчера, где устроить склад провизии и дожидаться людей с «Таймыра» и «Вайгача» до 15-го сентября, после чего возвращаться к Вильду и, подождав здесь еще до 1-го октября, идти обратно на юг».

В 11 часов 45 минут ушли в море. Штиль. Сухой туман. Лед сильно разрезен. Туман все сгушался и около 4-х часов пришлось отшвартоваться к льдине.

30 ИЮЛЯ (12 АВГУСТА). К утру туман начал расходиться. Оказались между мысами Тилло и Каминского. (Островов у мыса Каминского не три, а шесть).

В 7 часов утра дали ход. Сегодня иногда попадают обломки полей одногоднего льда, вчера встречался только старый, грязный, сильно протаявший лед. В 2 часа дня, у острова Тилло, нашел туман; завели ледяные якоря на обломок поля. Около 5-ти часов утра разъяснилось, дали ход и пошли по сильно разьеженному льду. «Таймыр» и «Вайгач» находятся на зюйд-ост от островов Вилькицкого.²¹

31 ИЮЛЯ (13 АВГУСТА). В час ночи подошли к островам Скотт-Ганзена. В 2 часа ночи отшвартовались к льдине, так как встретили очень плотный лед. Под утро убито 6 белых медведей.

²¹ О-ва Вилькицкого расположены по параллели 76° 30' между 95° и 96° восточной долготы от Гринвича. Их не следует смешивать с островом Вилькицкого, лежащего между устьями рек Оби и Енисея и с островом Генерала Вилькицкого, лежащем к востоку от Новосибирских островов.

«Таймыр» и «Вайгач» находятся в западной части пролива Матисена.

1 (14) АВГУСТА. В 3½ часа ночи дали ход. Идем вдоль края большого ледяного поля. В 8 часов утра показались острова Челльмана. Около 11 часов утра встретили сплоченный лед, пришлось ошвартоваться к льдине. «Таймыр» и «Вайгач» стоят там же.

2 (15) АВГУСТА. Мы там же. В 6 часов вечера дали ход машине, пробились через довольно сплоченный лед на полынью, а затем пошли среди разреженного льда.

Матрос Свердруп Нильсон, чтобы убрать ледяной якорь, не спустился, а прямо соскочил с полубака на лед, следствием чего явились очень сильный ушиб и растяжение левого голеностопного сустава.

3 (16) АВГУСТА. В час ночи увидели Большой Каменный остров. В 6 часов утра прошли его траверз. Лед очень сильно разрежен. Убито 4 белых медведя. В 12 часов дня вышли на совершенно свободную от льда воду. В 6 часов вечера встали на якорь в порт Диксон, где встретили экспедицию под начальством врача П. Г. Кушакова, снаряженную Главным гидрографическим управлением для оказания помощи «Таймыру» и «Вайгачу».

4 (17) АВГУСТА. От врача Кушакова получены почта и копия телеграммы, отправленной на «Эклипс» через Югорский Шар 6 апреля старого стиля (телеграмма эта не была получена, так как в это время телеграфная связь уже прекратилась) с предписанием при первой возможности осмотреть остров Уединения с целью поисков экспедиции Русанова.

12 (25) АВГУСТА. Приняв²² за стоянку в Диксоне: провизии 3 тонны, угля 220 тонн, керосину 43 бочки, пиронафту 4 бочки и рыбы и пемминикана для собак 3 тонны, в 3 часа дня ушли в море навстречу «Таймыру» и «Вайгачу». На берегу остались лейтенант фон Транзе и больной матрос Свердруп Нильсон.

13 (26) АВГУСТА. Идем среди очень разреженного льда, с 9-ти часов утра лед стал плотнее, местами встречаются небольшие ледяные поля. Около 11 часов утра убит белый медведь. Около 11 часов утра показались острова Челльмана. У островов видели много обмелевших стамух. Вступили в телеграфную связь с «Таймыром» и узнали, что «Таймыр» и «Вайгач» находятся в проливе Фрама и пробиваются через лед.

²² Провизия, уголь и прочее были приняты на случай необходимости второй зимовки и помощи судам «Таймыр» и «Вайгач».

Около 11 часов вечера прошли острова Маркгамма. Около 12 часов ночи встретили плотный лед, ошвартовались ко льдине.

14 (27) АВГУСТА. Там же. Состояние льда прежнее.

15 (28) АВГУСТА. Там же. Лед начинает разрезаться. «Таймыр» сообщил по телеграфу, что суда заходили на Вильд и оставили там записку Бегичеву о том, что прошли.

Вечером удалось вступить в телеграфную связь с пароходом «Eden» господина Лида²³, который сообщил, что Карское море свободно ото льда.

16 (29) АВГУСТА. В 8 часов утра пошли на встречу «Таймыру» и «Вайгачу», которые ожидали нас в 10-ти милях на зюйд-вест от островов Скотт-Ганзена. Около 3-х часов дня подошли к судам и передали им почту и посылки. В 9 часов вечера пошли совместно с судами на вост.

17 (30) АВГУСТА. Около 5½ утра, находясь среди очень разреженного льда, отбились от судов, повернувших к Диксону, дошли до долготы 79½⁰ (к осту от Гринвича) и повернули на остров Уединения. С 10 часов утра идем по совершенно свободной ото льда воде.

Вечером «Таймыр» сообщил, что они стали на якорь в порт Диксон.

18 (31) АВГУСТА. Идем по свободной ото льда воде, только временами попадают отдельные льдинки. Около 10-ти часов утра слева по носу видели остров Уединения. Около 12 часов дня подошли на расстояние от 3-х миль от зюйд-востовой оконечности острова и застопорили машину. Подходя к острову видели обмелевшую стамуху²⁴ вышиною до 30 футов. Вдоль зюйдового берега острова видно было много стамух и обломков полей.

На берег отправились на гребной шлюпке капитан Свердруп, я и еще 6 человек. Пройдя между обломками полей и стамухами, пристали к зюйдовому берегу, причем под самым берегом виден был донный лед. На берегу все разошлись и строем фронта прошли остров с зюйда на норд и обратно, причем никаких следов пребывания здесь людей не было найдено. По осмотре острова на зюйдовом берегу его был поднят русский национальный флаг на бревне (плавник), укрепленном камнями и деревянной распоркой. К бревну привязана была жестяная коробка с двумя записками на русском и норвежском языках, что 18 (31) августа 1915 года, здесь была экспе-

²³ Пароход, по-видимому, находился в устье реки Енисей.

²⁴ Льдина, оказавшаяся на берегу или отмели.

диция на «Эклипсе», снаряженная для поисков Русанова и что никаких следов пребывания на острове людей не было найдено. После этого вернулись на судно и дали ход.

Остров Уединения резко разделяется на две части: возвышенную западную и низменную восточную. На границе между ними на южном берегу имеется довольно большая лагуна. Западный берег возвышенный, крутой, местами достигает 160–180 фуг. Южный и северные берега на западной половине острова тоже возвышенны и круты, но затем они, особенно южный, резко переходят в низменные на восточной половине острова. Восточный берег весь низменный. Западная половина острова холмистая, причем холмы большей частью песчаные. Долины между холмов представляют собой русла речек во время таяния снега; теперь большей частью они были сухи, но ясно видны были следы воды, протекавшей по ним, а местами была и вода; уклон долины большей частью на восток, но было немного долин, выходящих на южный и западный берега. Восточная половина острова представляла собой низменность, почти целиком покрытую водой, за исключением береговой песчаной полосы, которая чуть выше и в виде кольца окружает воду. Растительность на острове очень скудная. На западном и южном берегах были видны пласты каменного угля. Плавника на острове очень мало. Снега на острове не было, но часть лагуны покрыта была льдом. С зюйда на норд длина острова не превышает 7 километров.

Насколько можно было видеть с возвышенности острова, море по всем направлениям было либо совершенно свободно от льда, либо покрыто весьма незначительным количеством плавучего льда и только на норд-осте виднелась полоса льда.

От острова Уединения пошли на ост (истинный), чтобы посмотреть, нет ли в этом направлении других островов. Прошли около тридцати миль, островов не видели, встретили довольно плотный лед и повернули обратно.

20 АВГУСТА (2 СЕНТЯБРЯ). Все время идем по свободной ото льда воде, около 5 часов утра сели на песчаную банку в 3–4 милях на ост от острова Свердруп. Попытки сойти с мели не привели к каким-либо результатам, в виду чего стали выбрасывать из трюма уголь в море и в то же время пытались вступить в связь с «Таймыром», чтобы просить помощи. Вечером вступили в связь, причем флигель-адъютант Вилькицкий обещал через 2 часа выйти к нам, но

вскоре по получению ответа удалось самостоятельно сойти с мели. Об этом немедленно сообщено было на «Таймыр».

Остров Свердруп большой, закругленный, незначительно возвышающийся над уровнем моря, покрыт скудной растительностью.

21 АВГУСТА (3 СЕНТЯБРЯ). Около часу дня стали на якорь в порту Диксона. Взят обратно на судно матрос Свердруп Нильсен.

25 АВГУСТА (7 СЕНТЯБРЯ). В виду возвращения в Архангельск передали обратно доктору Кушакову половину взятого у него корма для собак и снабдили его некоторыми консервами и предметами снаряжения санных партий.

В 2¼ часа дня ушли в море, чтобы следовать в Архангельск.

29 АВГУСТА (11 СЕНТЯБРЯ). В 3 часа дня вошли в Карские Ворота, причем на пути от Диксона к Карским Воротам нигде не встретили льда. С 27 августа все время был шторм от зюйда.

31 АВГУСТА (13 СЕНТЯБРЯ). На меридиане Канина Носа вступили в телеграфную связь с ледоколом «Брус», высланным из Архангельска на встречу нам, «Таймыру» и «Вайгачу». Оказалось что «Брус» стоит на якоре на зюйд от Канина Носа. Передали об этом по телеграфу на «Таймыр» и пошли на соединение с «Брусом».

1 (14) СЕНТЯБРЯ. Около 9 часов утра встали на якорь у «Бруса». Около 11 часов утра пришел «Таймыр», а около 1 часу дня «Вайгач». В 3¼ часа дня «Брус» взял на буксир «Эклипс» (так как у «Эклипса» ход меньше, чем у «Таймыра» и «Вайгача»), и пошли совместно.

3 (16) СЕНТЯБРЯ. Около 4 часов утра пришли на бар р. Северной Двины и встали на якорь. Около 7½ часов утра «Эклипс» был взят на буксир паровым катером и пошли: «Таймыр», «Вайгач» и «Эклипс». В 12 часов дня «Эклипс» ошвартовался к борту «Таймыра», стоявшего у Соборной пристани в городе Архангельске. Главноначальствующий вице-адмирал Угрюмов, губернатор и представители города и печати приветствовали «Эклипс» с благополучным возвращением.

26 СЕНТЯБРЯ (8 ОКТЯБРЯ). Личный состав «Эклипса» (норвежцы) перешел на норвежский пароход «Ульф Ярль», на котором он должен был вернуться в Норвегию. На «Эклипс» прибыл русский личный состав.



Морской врач И. И. Тржемесский — участник экспедиции Отто Свердруп на «Эклипсе»

На страницах книги Свердруп неоднократно упоминается доктор И. И. Тржемесский – представитель Морского ведомства Российской Империи, участвовавший в экспедиции на «Эклипсе». Между тем биография этого выдающегося морского врача, внесшего немалый вклад в историю полярных исследований, практически неизвестна даже специалистам по истории флота и Арктики.

Иосиф Франц Иосифович Тржемесский родился 12 декабря 1878 г. в Ковенской губернии.¹ Происходил из дворян Волынской губернии. О его юности, к сожалению, информации пока не обнаружено.

3 мая 1904 г. И. И. Тржемесский окончил Императорскую военно-медицинскую академию в Санкт-Петербурге со званием лекаря. Через три недели он получил первое назначение – младшим врачом 15-го флотского экипажа².

27 января 1904 г. началась Русско-японская война 1904–1905 гг., в которой И. И. Тржемесскому довелось принять активное участие.

¹ Основные биографические данные об И.И. Тржемесском приведены по: Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 406. Оп. 13. Д. Т–10. В различных документах и публикациях существуют разные варианты написания фамилии – Тржемесский и Тржемеский. В настоящем издании используется первый вариант. Все даты в статье, относящиеся к периоду до 1918 г., приводятся по юлианскому (старому) стилю.

² В этот период экипажами назывались воинские части, на которые был разделен действующий флот для более удобного управления по хозяйству. Экипаж, в каждый из которых входил, как минимум, один корабль 1-го ранга (корабли и суда меньших рангов распределялись между ними, по возможности, равномерно) приравнялся к полку сухопутной армии. Судовые команды на берегу не разбивались. Самойлов К.И. Морской словарь. Том второй. О–Я. М.–Л., 1941. С. 587–588.

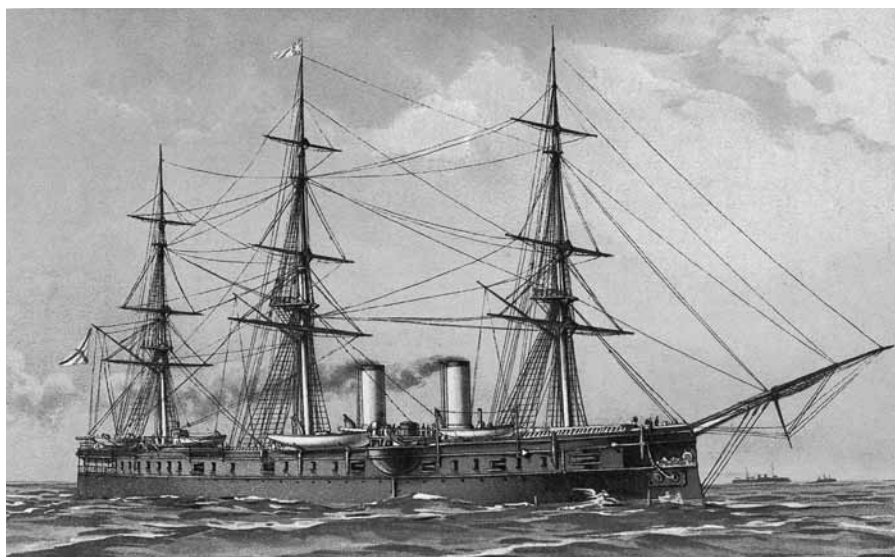
12 июня 1904 г. его назначили в плавание на крейсер 1 ранга «Дмитрий Донской», который 2 октября под командованием капитана 1 ранга И. Н. Лебедева, в составе 2-й Тихоокеанской эскадры, вышел из Либавы в поход, закончившийся катастрофой Цусимы 14–15 мая.

«Переход Атлантикой вдоль пустынных берегов Африки, редкой силы шторм вблизи мыса Доброй Надежды, длительная задержка у о. Мадагаскар, где стало известно о падении Порт-Артура и гибели в «порт-артурской ловушке» главных сил 1-й Тихоокеанской эскадры, плавание через Индийский океан, неопределенность дальнейшей судьбы 2-й Тихоокеанской эскадры у берегов Индокитая, изнуряющие угольные погрузки – все это разделил с эскадрой изрядно устаревший «Дмитрий Донской» – написал современный исследователь³.

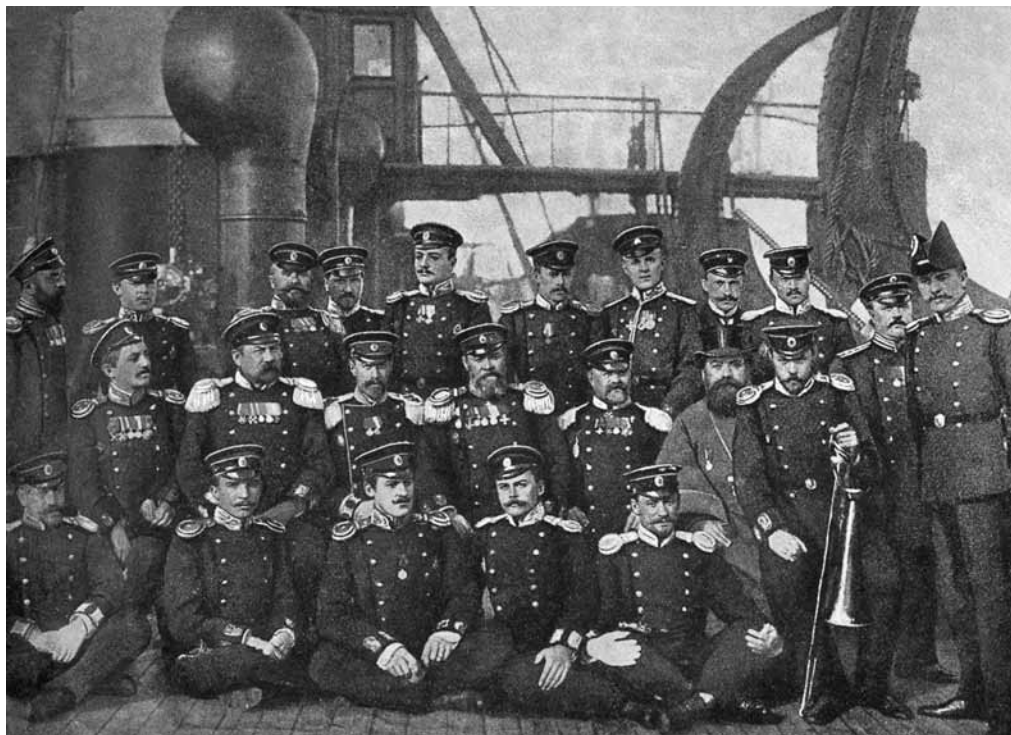
В этих нелегких условиях на долю врачей корабля – старшего, К. П. Герцога, и младшего, И. И. Тржмесского – выпало немало работы. «В течение похода мы, т. е. оба врача, озаботились устройством и оборудованием перевязочных пунктов, приобретя малопомалу все нужное или из имевшихся на корабле запасов или покупкой, хотя уже нашими предшественниками были приобретены, кроме отпущенного из Медицинского Управления материала, перевязочные средства и некоторые инструменты. Мы позаботились между прочим о приобретении ведер и тазов для антисептических жидкостей, утилизировали четвертные бутылки. Немало времени было потрачено на приготовление перевязочного материала в удобной для скорого употребления [форме], так, например, много времени заняло приготовление тампонов (кусоч ваты, обтянутый мягкой марлей) разной величины и стерилизация материала. Последняя процедура производилась фельдшерами при нашем непосредственном участии. [...] Кроме забот об устройстве и оборудовании перевязочных пунктов, немало было положено труда на обучение команды и помощников. Все комендоры и носильщики были обучены как переноске раненых, так и подаче первой помощи. Нельзя не вспомнить, что иногда бывало затруднительно собрать людей для их обучения. Все они были порядочно заняты и своим непосредственным делом, так что для лекций приходи-



Здание Императорской военно-медицинской академии
в Санкт-Петербурге



Броненосный крейсер «Дмитрий Донской».
Рисунок В. В. Игнатиуса



[Офицеры крейсера «Дмитрий Донской»]

лось отнимать у них иногда и час отдыха. В виду этого мы сочли нужным обучить четырех человек более основательно, это были писаря и баталеры» – писал в своем отчете К. П. Герцог⁴.

Во время первого дня сражения – 14 мая, корабль избежал значительных повреждений. А. С. Новиков-Прибой в своем романе «Цусима» так писал о «Дмитрии Донском»: «Это был уже старик с изношенными механизмами, с пониженным ходом, не превышающим тринадцати узлов. Только артиллерия на нем была заменена новой. Несмотря на боевое перевооружение, в глазах адмирала Рожественского это судно способно было нести лишь караульную службу в гавани или на рейде и поэтому носило кличку «Брандвахта». Согласно приказу командующего, «Дми-

трий Донской» вместе с другими крейсерами должен был во время боя охранять транспорты. Возложенные на него обязанности он выполнял в дневном бою довольно добросовестно. Шесть пушек его шестидюймовых и шесть стодвадцатимиллиметровых при каждом удобном случае подбавляли свои голоса в общий артиллерийский рев эскадры»⁵.

Утром 15 мая «Дмитрий Донской» встретил три русских миноносца – «Грозный», «Буйный» и «Бедовый». На последнем находился командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой – вице-адмирал З. П. Рожественский со своим штабом (ранее, после гибели флагманского эскадренного броненосца «Князь Суворов», их снял «Буйный»). На «Бедовый», с целью оказания помощи Рожественскому и другим раненым, перешел младший врач «Дмитрия Донского» – И. И. Тржемесский⁶. По свидетельству участника боя – офицера при штабе командующего эскадрой, капитана 2 ранга В. И. Семенова, – «младший доктор с «Донского», оставшийся на «Бедовом», долго еще возился с перевязкой многочисленных и тяжелых ран адмирала»⁷. Оказывал он помощь и другим морякам. В тот же день «Бедовый» сдался японцам. Как написано в официальной истории Русско-японской войны на море – «Чины штаба и командир «Бедового» объясняли сдачу тем, что жизнь раненого адмирала ценнее миноносца. Объяснение постыдное и судом не было принято во внимание. Сам адмирал был в полубесчувственном состоянии и не мог чем бы то ни было распоряжаться»⁸. Не останавливаясь подробнее на обстоятельствах и результатах Цусимского боя, отметим лишь, что И. И. Тржемесский был одним из тех, кто исполнил свой служебный и врачебный долг до конца. Крейсер «Дмитрий Донской», ставший последней жертвой цусимы, был затоплен собственным экипажем утром 16 мая в районе острова Дажелет⁹.

Спасшиеся с русских кораблей моряки попали в плен. Не исключено, что там Тржемесский мог общаться с командиром «Буй-

⁵ Новиков-Прибой А. Цусима. Роман. Послесловие к «Бою». М., 1994. С. 193–194.

⁶ Герцог К.П. К плаванию на крейсере 1 ранга «Дмитрий Донской» в 1904–1905 годах // Медицинские прибавления к Морскому сборнику. 1906. № 7. С. 5.

⁷ Семенов В.И. Расплата. Трилогия. СПб., 1994. С. 581.

⁸ Русско-японская война 1904 – 1905 гг. Книга седьмая. Тсусимская операция. Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском Генеральном Штабе. Пг., 1917. С. 212–213.

⁹ Сулига С. Корабли Русско-японской войны 1904–1905 гг. М., 1993. С. 48.

ного» – лейтенантом Н. Н. Коломейцевым (1867–1944) – участником Русской полярной экспедиции под руководством барона Э. В. Толля в 1900–1901 гг., а впоследствии, до 1904 г. – командиром ледокола «Ермак». Возможно, что именно знакомство с влюбленным в полярные страны и исследования Н. Н. Коломейцевым и привело в дальнейшем И. И. Тржемесского в высокие широты.

После Русско-японской войны проявилась и стремление молодого врача к обобщению накопленного опыта в публикациях. Он составил первую часть отчета о деятельности медицинской службы на крейсере «Дмитрий Донской», использованную старшим врачом корабля.¹⁰

12 августа 1905 г. Иосиф Иосифович вернулся из плена. Он возвратился в наличие своего экипажа и был прикомандирован для исполнения ординаторских обязанностей к Морскому госпиталю порта Императора Александра III, расположенного в Либаве. С мая по август следующего года он плавал на учебном судне «Океан», а затем его вновь прикомандировали к госпиталю в Либаве.

В начале ноября 1906 г. Тржемесского перевели в 9-й флотский экипаж, а в следующем году он впервые отправился в арктическое плавание. С 1 марта по 15 октября 1907 г. его служба проходила на транспорте «Бакан». Этот корабль, построенный в 1896 г., в течение 17 лет (с 1897 по 1914 гг.) беспрерывно осуществлял крейсерство у русских берегов западного сектора Арктики. Его главной задачей являлась охрана морских промыслов и борьба с браконьерами. Вплоть до Первой мировой войны он был единственным кораблем Российского Императорского флота в регионе¹¹.

После возвращения с Севера Тржемесский продолжал службу на флоте. Его перемещения и производство в очередные чины отмечались в послужном списке. 8 октября 1907 г. назначен в плавание на учебное судно «Генерал-Адмирал». 16 июня 1908 г. утвержден в чине титулярного советника с производством за выслугу лет в коллежские асессоры. 6 сентября 1908 г. переведен в Либавский флотский полуэкипаж. 8 декабря 1908 г. назначен в 3-й дивизион

¹⁰ РГА ВМФ. Ф. 452. Оп. 1. Д. 218. Л. 97.

¹¹ Попов Г. П., Давыдов Р. А. Морское судоходство на Русском Севере в XIX – начале XX в. Книга первая. Екатеринбург – Архангельск, 2003. С. 215 – 221.



На «Эклипсе» перед уходом в Гольчиху. Второй ряд. Сидят (слева направо):
О. Свердруп, Д. Н. Александров, И. И. Тржемесский, Н. А. Транзе.
За ними – Д. Иванов, правее – Н. А. Гельшерт. (Из архива семьи Евгеновых)

эскадренных миноносцев. 8 августа 1911 г. произведен за выслугу лет в надворные советники.

В 1911 г. в биографии доктора Тржемесского началась новая страница, связанная с научной деятельностью. В том же году вышли его первые публикации (список работ приведен в конце данной статьи). 16 сентября 1911 г. Иосифа Иосифовича списали с 3-го дивизиона 1-й Минной дивизии «с прикомандированием к Санкт-Петербургскому порту для держания экзамена и защиты диссертации на степень доктора медицины (сроком до 1 января 1912 г.)». Темой диссертации стали «Исследование и оценка с гигиенической точки зрения одежды нижних чинов русского флота». Вернувшись после защиты, состоявшейся в 1913 г., в действующий флот, Иосиф Иосифович не оставил научной деятельности и активно публиковался в журнале «Морской врач».

В 1914 г. Тржемеский отправился в Арктику в качестве представителя Морского ведомства и врача в экспедиции О. Свердрупа. Ранее, с 23 мая 1914 г., его прикомандировали к Главному гидрографическому управлению. В экспедиции Тржемеский находился с 27 мая 1914 г. по 5 октября 1915 г. О его деятельности в этом походе подробно написано в книге О. Свердрупа и в отчете самого Тржемеского, который опубликован в этом издании. «За отлично-усердную службу и труды, понесенные в экспедиции для поисков лейтенанта Брусилова и геолога Русанова» Тржемеского 12 ноября 1915 г. наградили орденом Святого Владимира 4-й степени¹². По итогам экспедиции Иосиф Иосифович подготовил отчеты, опубликованные в «Морском враче», «Записках по гидрографии» и «Ежегоднике Зоологического музея Императорской Академии Наук».

Вернувшись из Арктики, Тржемеский продолжил службу на Балтийском флоте. 18 ноября 1915 г. он получил назначение на линейный корабль «Севастополь». 23 ноября 1915 г. назначен младшим врачом 1-го Балтийского флотского экипажа. 8 мая 1917 г. назначен заведующим санитарной частью Отряда судов Ботнического залива.

К сожалению, сведений о деятельности Тржемеского в период революционных событий 1917 г., Гражданской войны, а также о его дальнейшей судьбе, выявить пока не удалось. Известно лишь, что на 13 декабря 1918 г. он числился членом «Вольного союза русских офицеров армии и флота в США», находившемся в Нью-Йорке¹³. Отсутствует информация и о его потомках. Известно лишь, что супруга – Елена Тржемеская скончалась 15 февраля 1909 г.

Вкратце рассказав о биографии незаслуженно забытого морского врача и полярного исследователя, хотелось бы привести его

¹² Помимо этой награды, в послужном списке И. И. Тржемеского отмечены следующие: Светло-бронзовая медаль в память Русско-японской войны 1904–1905 гг. (10 февраля 1906 г.); орден Святой Анны 3-й степени с мечами (8 января 1907 г.); темно-бронзовая медаль в память плавания вокруг Африки в эскадре адмирала Рожественского (30 августа 1907 г.); орден Святого Станислава 2-й степени (6 декабря 1908 г.); орден Святой Анны 2-й степени (6 декабря 1912 г.); светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования Дома Романовых (18 июля 1913 г.); светло-бронзовая медаль в память 100-летия Отечественной войны 1812 года (15 августа 1912 г.); светло-бронзовая медаль в память 200-летия Гангутской победы (28 февраля 1915 г.).

¹³ Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Именной каталог по истории белого движения и эмиграции 1918–1945 гг.

характеристику, данную одним из участников экспедиции на «Таймыре» и «Вайгаче», лейтенантом Н. А. Транзе. Он характеризует И. И. Тржемесского, как «...достойнейшего, честнейшего, гуманнейшего человека и внимательного врача». Отмечает Транзе и тот факт, что «с глубоким уважением относился к нему капитан Отто Свердруп и весь личный состав „Эклипса“»¹⁴.

*Н. А. КУЗНЕЦОВ,
кандидат исторических наук,
действительный член Русского географического общества,
научный сотрудник Морской арктической комплексной
экспедиции (МАКЭ) Российского НИИ культурного
и природного наследия им. Д. С. Лихачева*



Автор выражает сердечную благодарность за помощь в работе над статьей своему другу и коллеге – Алексею Юрьевичу ЕМЕЛИНУ – кандидату исторических наук, начальнику Отдела обеспечения сохранности и государственного учета документов Российского государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ), г. Санкт-Петербург.

¹⁴ РГА ВМФ. Ф. р-2241. Оп. 1. Д. 7. Л. 144 – 145.

Основные публикации И.И. Тржемесского

1. Современное положение морских врачей в некоторых иностранных флотах // *Медицинские прибавления к «Морскому сборнику»*. 1911. № 5.
2. Морские врачи в Австро-Венгрии // *Морской врач*. 1912. № 1.
3. Исследование и оценка с гигиенической точки зрения одежды нижних чинов русского флота. Диссертация на степень доктора медицины. СПб., 1913. 130 с., 4 л. илл.
4. Исследование и оценка с гигиенической точки зрения одежды нижних чинов русского флота // *Морской врач*. 1913. № 9–11.
5. Некоторые данные о распространении венерических болезней в Ревеле // *Морской врач*. 1913. № 12.
6. Венерические заболевания во флоте С[еверо] – Американских Соединенных Штатах: предупреждение и профилактика их. Подготовка раненых к переноске и транспортировке после боя. Транспортировка пострадавших с боевых судов на базу. Госпитальное судно и флот. [Рефераты] // *Морской врач*. 1914. № 6.
7. Морские врачи в Соединенных Штатах Северной Америки // *Морской врач*. 1914. № 7.
8. Санитарный отчет по экспедиции на «Эклипсе» для поисков экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова // *Морской врач*. 1915. № 9.
9. Экспедиция на «Эклипсе» для поисков экспедиций лейтенанта Брусилова и геолога Русанова (Предварительный отчет) // *Записки по гидрографии*. 1916. Т. XL. Вып. 3.
10. Список станций и сборы, произведенные в Северном Ледовитом океане Экспедицией для поисков лейтенанта Брусилова и Русанова в 1914–1915 гг. // *Ежегодник Зоологического музея Императорской Академии Наук. Том XXI. Пг., 1916.*
Фамилия автора ошибочно указана, как Трженеский.

Отто Свердруп
ПОД РУССКИМ ФЛАГОМ

Перевод С. Машковой-Хоркиной
Редактор Е. В. Степанян
Макет и верстка Н. Н. Гриц
Корректор М. А. Рюрикова
Обработка иллюстраций В. М. Беляев
Рисунок на обложке Л. А. Гриц

Издательство «Паулсен». 107031, Москва, Звонарский пер., 7
Тел. (495) 624-86-05, www.paulsen.ru

Подписано в печать 28.12.2014. Формат 70х100/16.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Заказ 6053. Тираж 1500 экз.

Отпечатано в ОАО «Первая Образцовая типография», филиал
«Дом печати – ВЯТКА» в полном соответствии с качеством
предоставленных материалов.
610033 Киров, ул. Московская, 122. Факс: (8332) 53-53-80, 62-10-36
<http://www.gipp.kirov.ru>; e-mail: order@gipp.kirov.ru

