

«Я ПРИВЕТСТВОВАЛ НАНСЕНА И ДРУГИХ НАШИХ СПУТНИКОВ»

Воспоминания С.В.Востротина о морской экспедиции
из Норвегии в устье Енисея в 1913 г.

Автор публикуемой статьи — Степан Васильевич Востротин — русский политический и общественный деятель, предприниматель, полярный исследователь, публицист и мемуарист. Его биография мало известна современным читателям, в связи с чем кратко расскажем о его жизни и деятельности.

Родился С.В.Востротин 18 декабря 1864 г. в г. Енисейске Енисейской губернии (ныне Красноярского края). Его отец, Василий Степанович, был младшим сыном основателя династии крупнейших купцов и золотопромышленников Восточной Сибири конца XIX — начала XX в. Степана Востротина, мать — Акулина Савельевна (урожденная Глазкова) из семьи крепостных крестьян Кыштымского металлургического завода.

В 1871 г. Степан Востротин поступает в приходское училище Енисейска. После 3-х лет обучения дед отдал внука к частному преподавателю Максимилиану Осиповичу Марксу — ссыльному поляку, осужденному в 1866 г. по делу революционера-террориста Д.В.Каракозова за подготовку покушения на императора Александра II. Ярким впечатлением детства для Востротина было посещение в 1875 г. Енисейска знаменитым шведским путешественником Нильсом Адольфом Эриком Норденшельдом¹. Это событие разбудило его интерес к полярным исследованиям, и он начинает следить по газетным сообщениям и литературе за событиями по освоению Арктики.

После занятий с частным преподавателем Востротин поступает сначала в прогимназию Енисейска, а затем в гимназию г. Томска. В 1883—1887 гг. он учится в Казанском ветеринарном институте, где его привлекает новое направление в медицине — микробиология. Для продолжения образования Востротин едет во Францию, в Парижскую медицинскую школу, но в связи со смертью отца вынужден был вернуться на родину. Продолжая семейную традицию, он активно занимается предпринимательством. С этого же времени начинается карьера Востроти-

¹ Норденшельд Нильс Адольф Эрик (1832—1901) — шведский геолог и географ, исследователь Арктики, мореплаватель, историко-картограф, член Стокгольмской АН (1858). Член-корреспондент Петербургской АН (1879), почетный член Русского географического общества (1881). В 1861 г. участвовал в шведской экспедиции О. Торелля на Шпицберген. В 1864 г., 1868 г. и 1872—1873 гг. экспедиции под его руководством произвели съемку берегов Шпицбергена. В 1870 г. и 1883 г. руководил шведскими экспедициями в Гренландию, положившими начало исследованиям ее ледяного щита. В 1875 г. и 1876 г. плавал из Швеции в устье Енисея, руководил научными работами. В 1878—1879 г. на пароходе «Вега» впервые осуществил сквозное (с зимовкой в пути) плавание Северо-восточным проходом из Атлантического океана в Тихий и через Суэцкий канал вернулся в Швецию (1880), впервые обойдя всю Евразию.

на в качестве государственного и общественного деятеля. В 1895–1899 гг. он избирается городским головой города Енисейска и почетным мировым судьей. В 1894 г. во время свадебного путешествия Степан Васильевич совершил плавание на корабле из Ньюкасла в Великобританию до родного города — Енисейска. Это плавание по Северному морскому пути в устье Енисея зародило в нем идею организации регулярных торговых связей Европы с Сибирью через Карское море. Востротин вкладывает свои деньги в покупку нескольких пароходов и становится совладельцем Енисейского пароходства.

В 1905 г. Востротин вступает в партию кадетов. В дальнейшем, став депутатом III и IV Государственных дум, он входит в конституционно-демократическую фракцию, участвует в работе ряда комиссий. Выступает по вопросам, связанным с использованием Северного морского пути. В 1912 г. благодаря содействию министра путей сообщения С.В.Рухлова² Востротин добивается открытия первых русских радиостанций на Югорском Шаре, Маточкином Шаре (Новая Земля) и на полуострове Ямал.

К началу Первой мировой войны и революционных событий в России Степан Васильевич становится видным государственным и общественным деятелем. Он избирается в качестве представителя Думы в Особое совещание для обсуждения и координации мероприятий по продовольственному вопросу, а также в Главный комитет Союза городов и в Центральный военно-промышленный комитет. В целях организации местных отделений и пропаганды идей Союза городов Востротин побывал во многих центрах Восточной Сибири. Возглавлял Красноярский комитет партии кадетов. После Февральской революции, в мае — июле 1917 г., занимал пост товарища министра земледелия в первом коалиционном Временном правительстве.

Октябрьскую революцию Востротин не принял. Он расценивал ее как политическую авантюру и незаконный захват власти. В середине декабря 1917 г. Степан Васильевич выезжает из Петрограда в Томск, затем в Красноярск, Иркутск и Владивосток, где принимает участие в конференции делегатов конституционно-демократической партии. После долгих обсуждений и дебатов делегаты конференции пришли к соглашению, что борьбу за восстановление законной власти в стране следует вести при поддержке союзнической интервенции, а формирование нового правительства необходимо поручить генералу Д.Л.Хорвату³.

В марте 1918 г. Востротин прибывает в г. Харбин, в так называемую «полосу отчуждения» Китайско-Восточной железной дороги, и входит в состав ближайшего окружения Хорвата. По его поручению он принимает активное участие в подготовке переговоров с японским правительством и консулами союзных европейских держав об оказании военной помощи в борьбе с большевистской властью. Дважды

² Рухлов Сергей Васильевич (1852–1918) — русский государственный деятель. В 1909–1915 гг. министр путей сообщения.

³ Хорват Дмитрий Леонидович (1858 [по другим сведениям 1859]–1937) — генерал-лейтенант (1912), участник Белого движения. Окончил Николаевскую инженерную академию. С 1895 г. начальник Южно-Уссурийской железной дороги, с 1899 г. начальник Закаспийской военной железной дороги. В 1902–1918 гг. управляющий Китайско-Восточной железной дорогой (КВЖД). Под его руководством КВЖД успешно обеспечивала снабжение русской армии в русско-японскую войну 1904–1905 гг. Пользовался уважением китайских властей, которые в Харбине в 1915 г. установили ему прижизненный памятник. Активный участник Белого движения на Дальнем Востоке. В ходе Гражданской войны в 1918 г. сдал пост управляющего КВЖД, а в 1920 г. эмигрировал в Китай (г. Пекин). С 1931 г. советник Маньчжурского правительства по КВЖД.

(в апреле и июне 1918 г.) Востротин ездил в Японию. О результатах своих переговоров он сообщал в Париж послу Временного правительства России во Франции и члену ЦК партии кадетов В.А.Маклакову. Вопрос о предоставлении военной помощи со стороны Японии и стран Антанты был решен положительно. Возглавить военную компанию против большевиков было предложено адмиралу А.В.Колчаку. В июне Востротин вошел в правительство (Деловой кабинет) генерала Хорвата министром торговли и промышленности. Кроме того, он занимал должности председатель Северного морского пути, Верховного уполномоченного Российского правительства на Дальнем Востоке, председателя Делового кабинета Государственной думы г. Владивостока. С 9 ноября 1918 г., после того, как был организован Восточный отдел ЦК партии кадетов, куда вошли члены ЦК, находившиеся в Сибири, Востротин стал в нем одной из главных фигур. 18 августа 1919 г. он принимал участие в Государственном экономическом совещании Временного Сибирского правительства в Омске.

В начале 1920 г. Степан Васильевич переехал в Маньчжурию (Китай). Сохранилось мало подробностей об эмигрантском периоде его жизни. С июля 1920 г. по февраль 1926 г. Востротин был редактором газеты «Русский голос» в Харбине. С 1929 г. жил в Париже. В эмиграции он занимался главным образом беллетристикой — пишет статьи, очерки, воспоминания о пережитом, используя при этом различные документы, переписку, газеты. Востротин и ранее, до революции, занимался публицистикой⁴. Свое литературное наследие он завещал передать на родину. Умер С.В.Востротин 1 мая 1943 г., похоронен на Русском кладбище в Ницце (Франция).

В 1946 г. через посольство Советского Союза во Франции вдова С.В.Востротина передала его материалы в Академию наук СССР. В декабре того же года они поступили в Московское отделение Архива АН СССР. В Архиве РАН фонду Степана Васильевича Востротина присвоен № 529. В нем 12 единиц хранения. Также необходимо отметить, что в Архиве РАН в фонде географа и геолога, академика В.А.Обручева, в разделе «Труды других лиц», выявлена статья С.В.Востротина «Северный морской путь»⁵.

Материалы Востротина — это в основном записки мемуарного характера. Они содержат большой фактический материал о самых различных явлениях социальной и политической жизни, участником которых был автор. Его воспоминания ценный исторический источник, содержащий обширные фактические данные, образные зарисовки событий, характеров, быта, сведения о науке и культуре.

Несколько работ Востротин посвятил теме полярных исследований и личности выдающегося ученого Фритьофа Нансена⁶. Одна из них — публикуемая ниже

⁴ Опубликованные сочинения С.В.Востротина: Наши водные пути в Сибирь / Северный морской торговый путь. Обь-Енисейский канал и внутренний водный транзитный путь. СПб., 1906; Северный морской путь и Челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири // Труды Общества изучения Сибири и улучшения ее быта. 1908; Туруханская рыбопромышленность и инородцы. СПб., 1910.; Северный морской путь (Азиатская Россия). СПб., 1914.

⁵ АРАН. Ф. 642. Оп. 5. Д. 87.

⁶ Нансен Фритьоф (1861–1930) — норвежский путешественник, океанограф, общественный деятель. Почетный член Петербургской АН (1898). В 1888 г. впервые пересек на лыжах южную часть Гренландии, установив наличие сплошного оледенения внутренних ее районов. В 1890 г. выдвинул проект достижения Северного полюса на судне, дрейфующем вместе со льдом. В 1893–1896 гг. на специально построенном для этой цели судне под названием «Фрам» Нансен организовал экспедицию к Северному полюсу. В 1895 г. вместе с участ-

статья «С Ф.Нансеном на полярном пути в Сибирь». К сожалению, свои тексты автор не датировал. Лишь по косвенным данным можно предположить, что статья написана в эмиграции. Посвящена она морской экспедиции из Норвегии по Ледовитому океану (район Карского моря) в устье Енисея.

Предыстория этой экспедиции начинается с 1912 г., когда Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли, основанное по инициативе И.И.Лиды⁷ с помощью английского, норвежского и русского капитала для установления постоянных торговых сношений морским путем Европы (в частности, Норвегии) с Центральной Сибирью, предприняло первую попытку подобного плавания. В 1912 г. специально зафрахтованное для этой цели, норвежское судно «Тулла» пыталось пройти по Карскому морю к устью Енисея, где судно ожидал И.И.Лид. Попытка, однако, не удалась: «Тула» встретила в Карском море большое количество льда и вынуждена была вернуться в Норвегию.

В 1913 г. Сибирское акционерное общество повторило попытку подобного арктического плавания. Из гор. Тромсё (Норвегия) на пароходе «Коррект»⁸ была организована вторая экспедиция. И.И.Лид решил на этот раз участвовать в ней из самой Норвегии. В качестве приглашенных гостей были Ф.Нансен, С.В.Востротин и Иосиф Григорьевич Лорис-Меликов⁹, дипломат, занимающий

ником экспедиции Ф.Я.Иогансеном покинул «Фрам» и в целях проведения научных исследований направился к полюсу. Перезимовав на о. Джэксона, летом 1896 г. на судне английской экспедиции Ф.Джэксона вернулся в Норвегию, куда вскоре прибыл и «Фрам». В 1900 г. Нансен участвовал в экспедиции по изучению течений в Северном Ледовитом океане. Он разработал метод определения скоростей течения с дрейфующего судна, предложенный М.В.Ломоносовым и С.О.Макаровым, сконструировал батометр и точный ареометр. В 1913 г. совершил плавание вдоль берегов Северного Ледовитого океана к устью р. Енисей, затем путешествовал по югу Восточной Сибири и Дальнему Востоку. После окончания Первой мировой войны Нансен был верховным комиссаром Лиги Наций по делам военнопленных. Являлся одним из организаторов помощи голодающим Поволжья (в 1921 г.). Нансен награжден Нобелевской премией мира (1922) за гуманитарную деятельность.

⁷ Лид Иона Иванович (Ионас Ион Гансович) — предприниматель, с помощью английского, норвежского и русского капитала основал «Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли».

⁸ Пароход «Коррект» («Correct») — собственность норвежской пароходной фирмы Ивар Ан. Христенсен в Хаугезунде, был построен в Голландии в 1908 г. для обычных рейсов, но являлся крепким судном с толстой стальной обшивкой, вполне пригодным для экспедиций во льдах. Водоизмещение его равнялось 1550 тоннам, длина вдоль палубы 225 футам, ширина 33 футам. Специально для экспедиции «Коррект» был снабжен беспроволочным телеграфом. Высота мачт была увеличена и между ними были натянуты приемники. Команда «Корректы» состояла из представителей разных национальностей. Штурманы, механики, а также несколько матросов были норвежцы, остальные — англичане, шведы и датчане. Капитан судна — Иоганн Самуэльсен.

⁹ Лорис-Меликов Иосиф Григорьевич (1860–1950) — царский дипломат в Сиаме, Швеции и Норвегии. Много лет занимал пост секретаря при русском посольстве в Христиании. Армянин по происхождению, он долгое время провел в Германии, учился в немецком университете и, кроме русского и немецкого языков, прекрасно владел норвежским, французским и английским. Его задачей в экспедиции было выявить и записать языковые особенности (наречия) местного населения: юрацкого, самоедского и енисейско-остяцкого. Кроме того, он

пост секретаря при русском посольстве в Христиании (с 1924 г. — Осло). Пройдя Карское море до устья Енисея на пароходе «Коррект», участники экспедиции пересели на моторное судно «Омуль» и отправились вверх по Енисею до родного города С.В.Востротина. От Енисейска, по тракту в колесном экипаже (тарантасе), отправились в Красноярск. В Красноярске Ф.Нансен сделал доклад о ходе и об итогах экспедиции в Императорском Русском географическом обществе¹⁰. Далее по железной дороге Нансен, Востротин и Лорис-Меликов доехали до Иркутска. От Иркутска на Дальний Восток Ф.Нансена сопровождал Е.Д.Вурцель — начальник Управления казенными сибирскими железными дорогами. На обратном пути С.В.Востротин встретил Ф.Нансена в Красноярске и вместе с ним в Сибирском экспрессе доехал до Петербурга. Все этапы путешествия Ф.Нансен подробно описал в книге «В страну будущего: Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море»¹¹.

Статья публикуется по современным правилам правописания, с сохранением ее стилистических особенностей. Сведения о ряде лиц выявить не удалось.

В публикацию включена подборка хранящихся в Архиве РАН фотографий, сделанных С.В.Востровым во время экспедиции на пароходе «Коррект». Выражаю благодарность С.А.Родионову, сумевшему при помощи современных технологий «спасти» несколько сильно поврежденных диапозитивов на расколовшемся стекле.

Публикацию подготовила В.Н.ЗАГРЕБАЕВА.

С.В.Востротин

С Ф.Нансеном на полярном пути в Сибирь

Я приехал в Христианию за несколько дней до нашего отъезда, назначенного на 20 июля 1913 года¹. Мы отправлялись в плавание, на север, через Карское море в Енисей, на пароходе «Коррект». Участниками этого полярного плавания должны были быть: Фритьоф Нансен, секретарь русского посольства в Швеции князь Лорис-Меликов, директор-распорядитель Норвежско-Английской компании господин Ионас Лид и я. За эти дни я стремился познакомиться с моими будущими спутниками, о многом переговорить, посоветоваться, что нужно сделать, чем запастись и пр.

Самой компетентной и авторитетной фигурой являлся для всех нас, разумеется, Фр. Нансен. Он жил в своем маленьком имении, или ско-

в качестве лица, поддерживающего связи Норвегии и России, был непосредственно заинтересован в проведении подобной экспедиции, имевшей целью открытие нового торгового пути из Северной Норвегии в Сибирь.

¹⁰ Доклад Ф.Нансена «О морском пути в Сибирь» с пояснениями И.Г.Лорис-Меликова напечатан в «Известиях Русского географического общества» (Т. 50. 1914. Вып. III и IV. С. 117–138).

¹¹ В России (СССР) книга имела три издания: в 1915 г. — г. Петроград, издательство «Товарищество Л.Ф.Маркса»; в 1969 г. — издательство г. Магадан; в 1982 г. — издательство г. Красноярск.

рее, даче, «Лизакер», в окрестностях Христиании (ныне Осло), вблизи морского залива того же названия.

Собрав все необходимые справки, как лучше туда проехать и когда наиболее удобнее застать хозяина, я отправился к нему в один из ближайших же дней по моем приезде.

Я ехал по красивой местности, среди садов и парков, по которым были разбросаны отдельные домики и дачи причудливой, своеобразной архитектуры.

Экипаж мой остановился у калитки забора, которая оказалась открытой, и я вошел в обширный двор. Меня поразили удивительная тишина этого двора и скудность надворных построек. Я остановился на некоторое время, но так как никто не выходил навстречу, и во дворе не было никаких признаков жизни, я решил направиться через этот большой, тщательно расчищенный двор к стоявшему в глубине его двухэтажному дому и, поднявшись на несколько ступенек каменного крыльца, позвонил. Открывший мне слуга провел меня через большую, уютную приемную, тесно заставленную разной мягкой мебелью, в такую же по обстановке гостиную, служившую как бы продолжением первой, но меньшего размера, и попросил подождать. В комнатах, устланных коврами, с разбросанными по ним около диванчиков и кресел шкурами полярных животных, преимущественно, белых медведей, царила такая же поразительная тишина, как и во дворе. По стенам были развешаны в разных местах чучела голов морских зверей и оригинальных птиц арктической фауны. Все это, очевидно, трофеи полярных скитаний хозяина дома. Картины, занимавшие значительную часть простенков, по содержанию своему были из той же полярной области или родной страны — Норвегии, изобилующей красотами природы, причем, многие из них нарисованы самим Нансеном.

Не прошло и нескольких минут, как послышались шаги быстро спускавшегося по лестнице человека, и передо мной стоял знаменитый исследователь полярных стран и океанов. Он просто и тепло приветствовал меня, как будущего своего спутника. Мы расположились поудобнее в креслах и заговорили о предстоящем путешествии. Нансен сообщил, что получил от директора Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли приглашение совершить в качестве гостя путешествие на пароходе «Коррект» к устью Енисея. А в то же, приблизительно, время пришло от господина Вурцеля, начальника по сооружению русских казенных дорог, весьма любезное предложение проехаться с ним на пароходе и затем дальше вверх, по Енисею и по Сибирской железной дороге в Восточную Сибирь, на строящуюся Амурскую железную дорогу. Русский министр путей сообщения С.В.Рухлов присоединил к предложению Вурцеля предложение считать себя во время всего путешествия, гостем России. «Я только однажды проехал, — рассказывал Нансен, — вдоль северного побережья Сибири и всегда интересовался этой необъятной страной. Представлялся заманчивым случай совершить вновь путешествие по Ледовитому океану и затем по Сибири до ее крайних восточных границ, без всяких затруднений и

хлопот. Я принял предложение, тем более, что нуждался в отдыхе и трудно было лучше использовать свои вакации».

Затем Нансен перешел к расспросам о Сибири, выразил большой интерес к северным сибирским инородцам², в особенности, к вымирающим енисейским остякам³, язык которых по исследованиям некоторых ученых будто бы имеет некоторое сходство в своих корнях с норвежским.

Я перевел разговор на предстоящую поездку и в свою очередь старался узнать, чем необходимо запастись в отношении теплой одежды. Обuvi и других предметов, необходимых в полярных зонах. Мой собеседник выразил удивление, так как считал, что Ледовитый океан и Карское море, до устья Енисея, мы пройдем еще в теплое время года. «Я не знаю, сказал он, какую низкую температуру воздуха мы встретим при плавании осенью вверх по Енисею, разве там, в конце сентября или начале октября, когда мы именно рассчитываем прибыть в Енисейск и Красноярск, свирепствуют уже морозы? Спросил он меня недоуменно. — Я думаю, что для нашей поездки достаточно иметь теплую шапку, рукавицы, да по 2—3 пары шерстяных чулок, все это мы в изобилии найдем в Тромсе⁴».

При прощании он пригласил меня еще раз до отъезда побывать у него вместе позавтракать, и назначил день и час.

Я возвращался в Христианию под впечатлением этого первого с ним знакомства. Вся внешность Нансена представлялась мне раньше несколько иной по тем описаниям и иллюстрациям в его книгах и других изданиях, какие мне приходилось встречать, и которые я вновь проштудировал перед поездкой. Вместо среднего роста блондина, с приличной еще шевелюрой, которого я рассчитывал встретить, передо мной стоял высокого роста, довольно стройный, почти совершенно лысый человек, с большим открытым лбом, с густыми спускающимися вниз усами, с несколько суровой на вид внешностью, дышащей волей и характером, но в голубых глазах, которого сквозила исключительная доброта.

Мне вспомнились отдельные моменты из его путешествий. Нансен не только умел совершать путешествия, но у него был и удивительный литературный талант, дававший ему возможность ярко и живо передать свои приключения. Найдется не мало страниц в его рассказах, полных захватывающего интереса, как например, в описании его первого путешествия со своими спутниками через Гренландский материк, и, в особенности, в описании плавания на «Фраме»⁵.

Воскрешая в памяти испытания и эпизоды из путешествия Нансена под 84—86 градусов северной широты и сравнивая нашу предстоявшую поездку на Енисей, которая не должна была перейти за широту 74 градуса, мне становилось совершенно понятным, что Нансен смотрел на эту последнюю, как на отдых, как на простую прогулку.

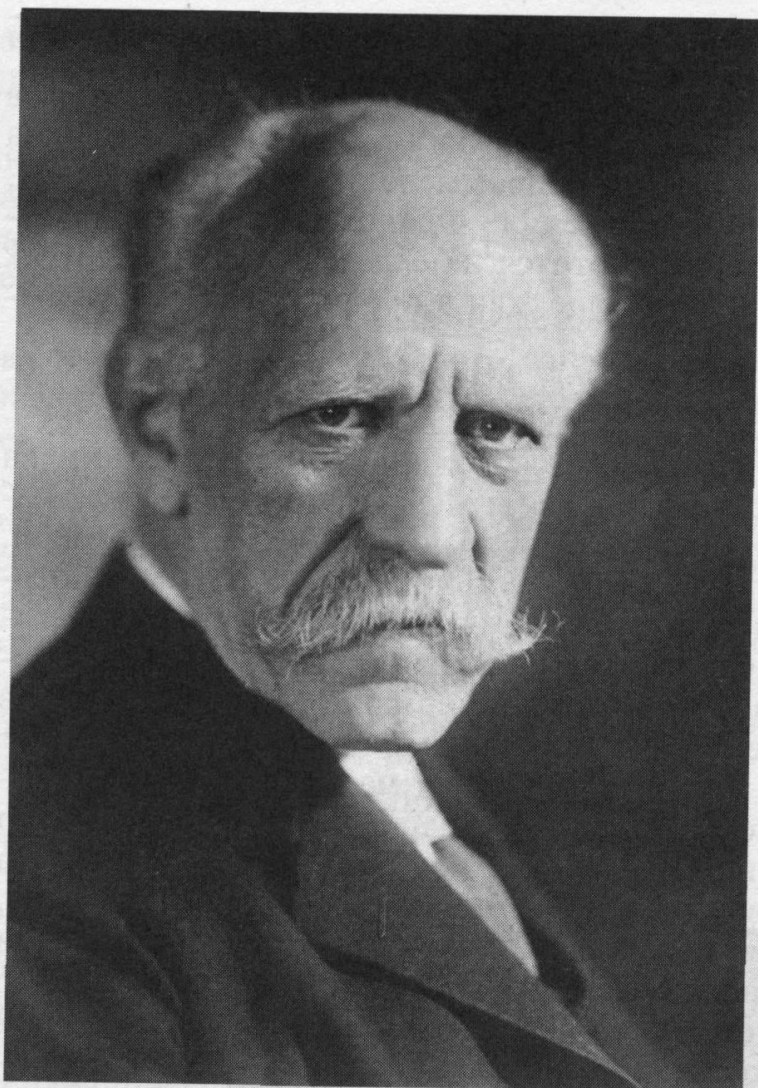
А у нас то в России, 40 лет спустя со времени первых плаваний Виггинса⁶ и Норденшельда, все еще приходилось доказывать и твердить правительству и всем противникам Северного морского пути, что путь

этот в известный период времени года доступен и возможен для использования торговых сношений Сибири с Европой.

Норвежцы, с которыми я познакомился за время пребывания в Христиании, передавали, что Нансен часто организовывает поездки на дальний север. Зафрахтовав небольшую промысловую шхуну, или яхту, он направляется к Шпицбергену⁷ или Земле Франца Иосифа, забирается во льды Ледовитого океана, где охотится на белых медведей и других морских животных и птиц. Не далее еще, как в прошлом году, он побывал у северных берегов Шпицбергена.

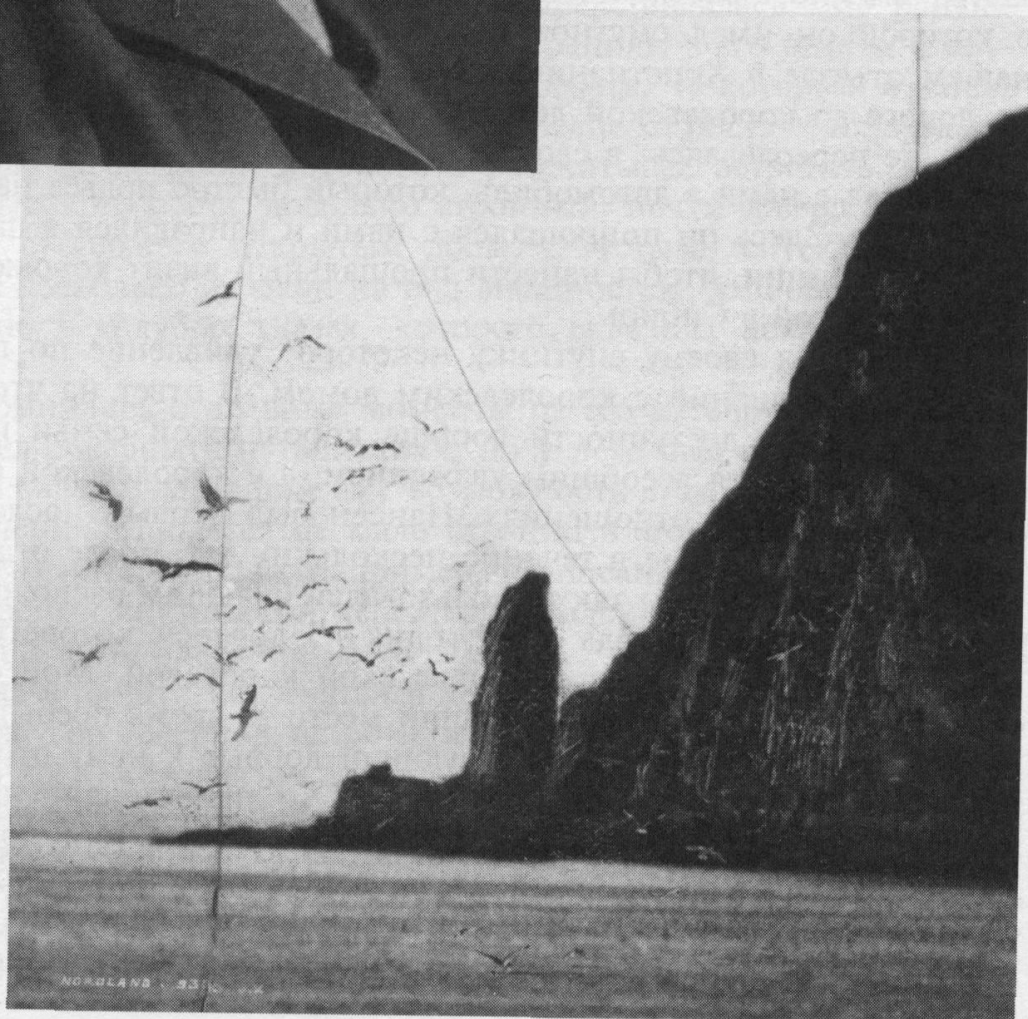
На завтраке, о котором упоминалось выше, кроме меня, присутствовал еще один из директоров Сибирского общества, а из семьи Нансена, его сын, юноша лет 16—17, крепкого сложения, но не похожий на отца ни ростом, ни внешностью, другого его сына не было в Христиании. Нансен в то время был вдовцом. Старшая дочь его, Лив, которой, когда Нансен отправлялся на «Фраме», исполнилось 1,5 года и о которой он не раз так тепло вспоминал за время своего трехлетнего плаванья и скитания по льдам и на зимовке на Земле Франца-Иосифа, вместе с Иогансеном⁸, находилась в то время в Германии, где занималась в консерватории по классу пения. Она имела, как говорят, все данные сделаться хорошей певицей, как и ее покойная мать. Обширная столовая была оригинально и красиво отделана, с расписными картинами по стенам на сюжет из скандинавской сказки или мифологии. Нансен за завтраком много расспрашивал о Сибири. Видимо, поездка его в страну, о которой он имел смутное представление, очень интересовала. При нашем отъезде в Христианию, после завтрака, он просил подвести его по дороге до королевской летней резиденции, находившейся на нашем пути. Не переодеваясь, в своей серой пиджачной паре и желтых ботинках, он сел с нами в автомобиль, который быстро подвез нас до указанного места. Здесь он попрощался с нами и направился в парк королевской резиденции, чтобы нанести прощальный визит королю и королеве перед поездкой в Сибирь.

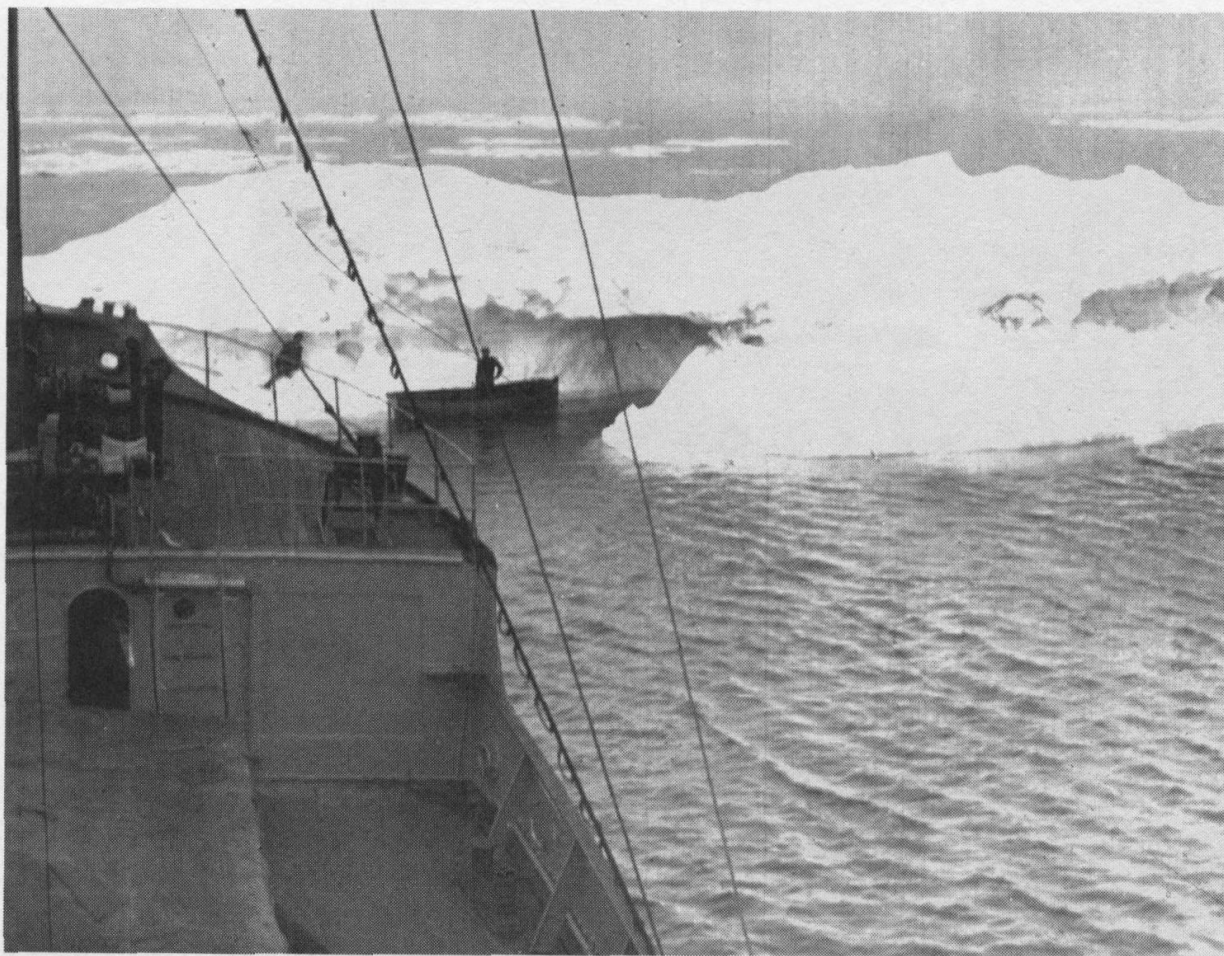
Я выразил своему спутнику некоторое удивление по поводу такой простоты отношений с королевским домом. В ответ на что, последний сообщил мне о доступности вообще королевской семьи и о том, что Нансен пользуется всеобщим уважением, а с королевской семьей находится в дружеских отношениях. Нансен был первым послом Норвегии при английском дворе в течение нескольких лет, после отделения Норвегии от Швеции⁹. Он также пользовался большим расположением английского короля Эдуарда VII¹⁰, одна из дочерей которого, принцесса Мод, и является настоящей норвежской королевой. Мой спутник рассказал мне факт, будто бы имевший место за время пребывания Нансена послом в Англии, характеризующий добрые к нему отношения английского короля. Нансен получил как-то приглашение от короля на завтрак к определенному часу. По рассеянности, или по каким либо другим причинам, Нансен опоздал на целый час. Подобное нарушение строгого английского этикета ни для кого не допустимо. Английский король ограничился лишь тем, что молча показал Нансену на часы.



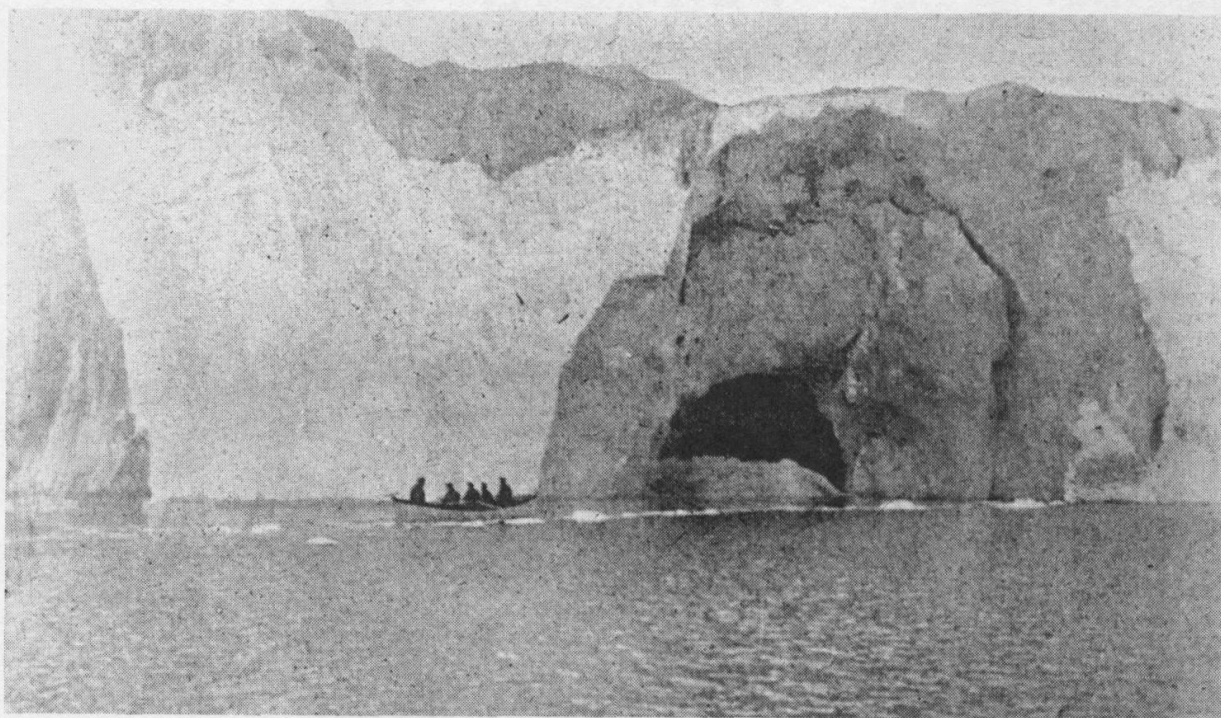
Фритьоф Нансен

Берега Норвегии,
мимо которых
проходило судно «Коррект»





Ледяной торос, встретившийся на пути следования «Корrekта»



Ледяной торос на пути «Корrekта». Участники экспедиции в лодке при входе в ледяной тоннель

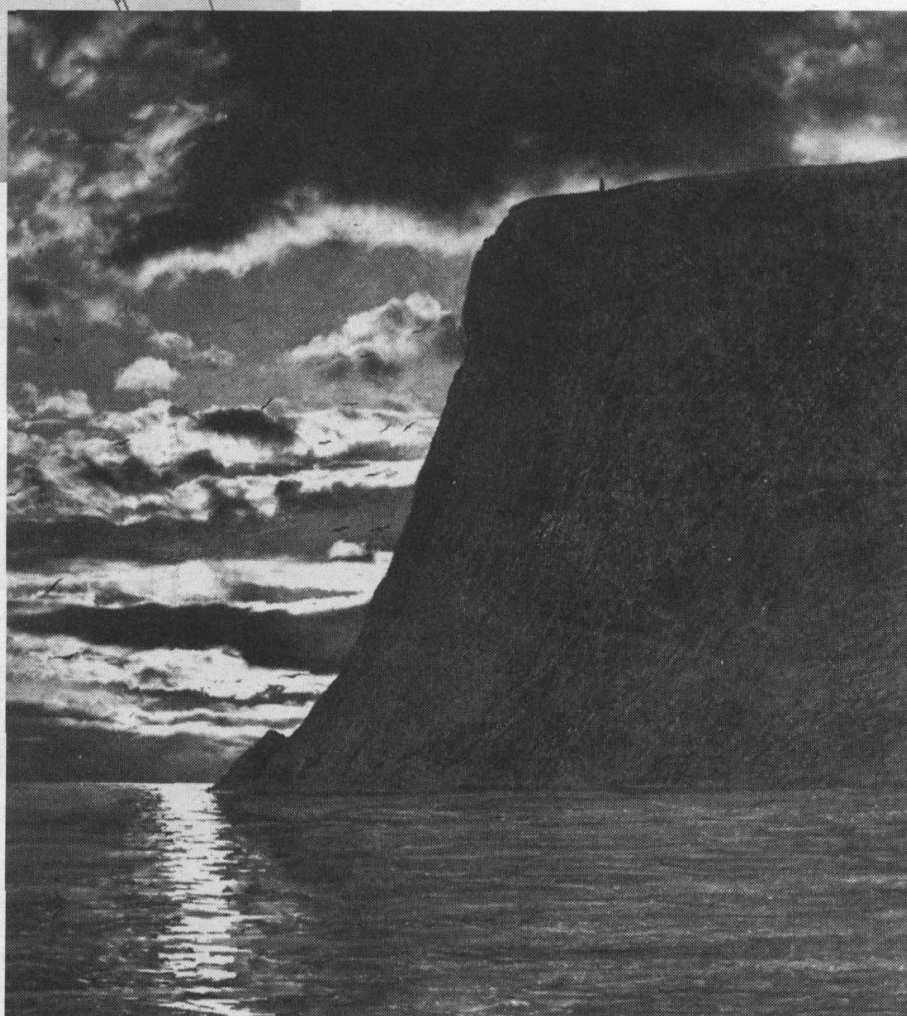
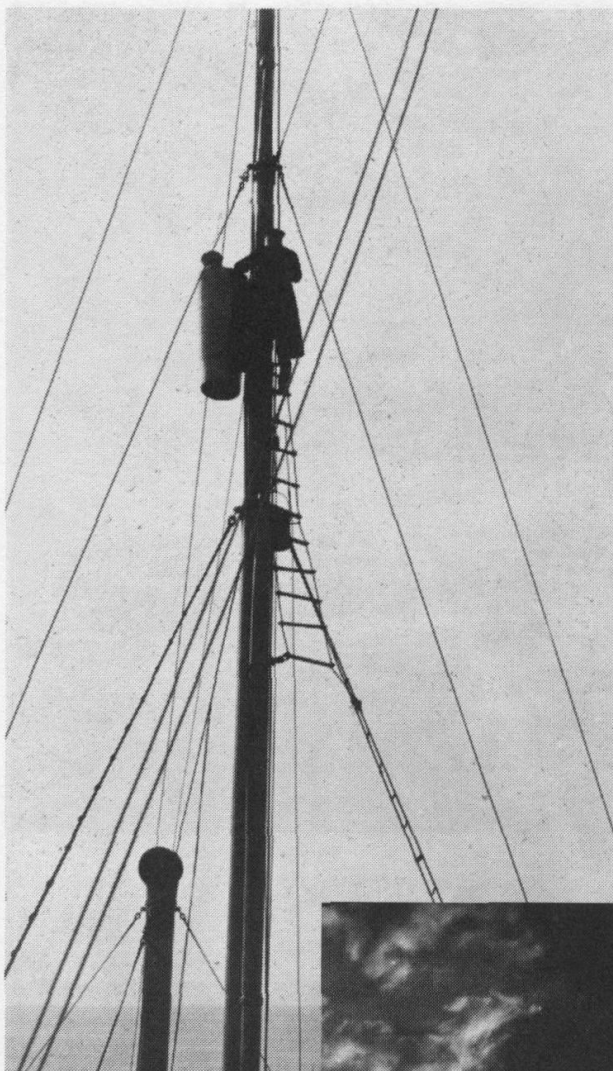


Льды
Карского
моря



Участники
экспедиции
на лодке

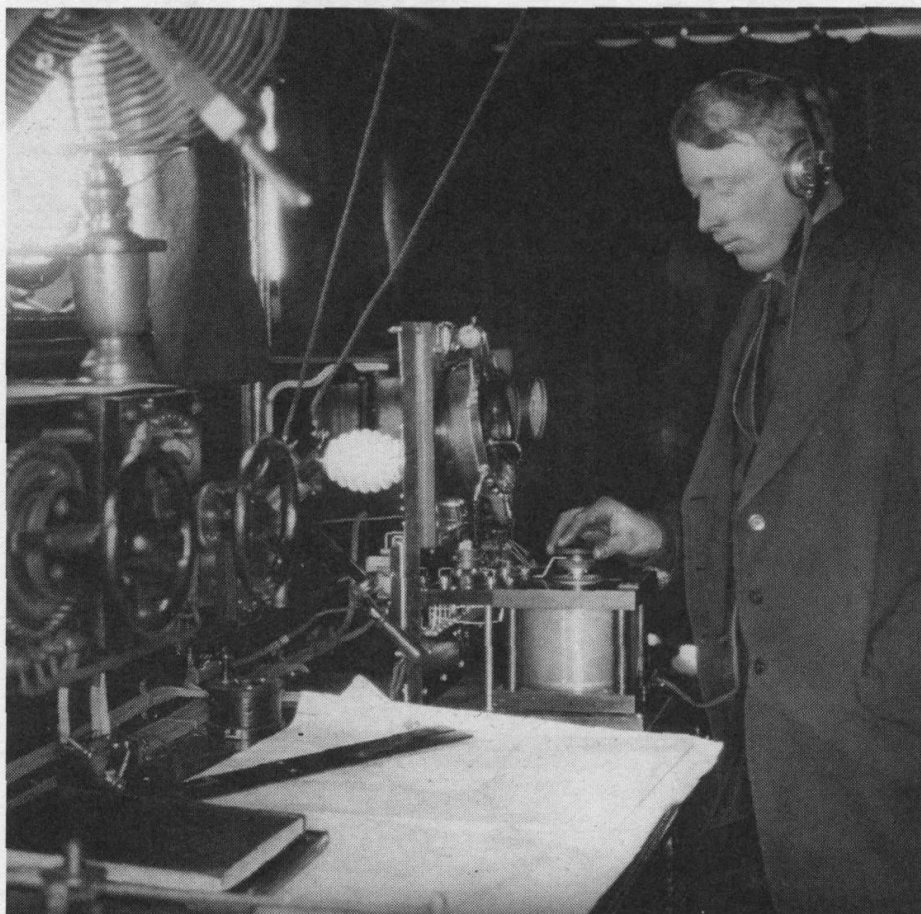
Ф.Нансен поднимается на мачту
«Корректа» к наблюдательной бочке,
в которой находится Г.Иогансен
для наблюдения за морем



Закат солнца



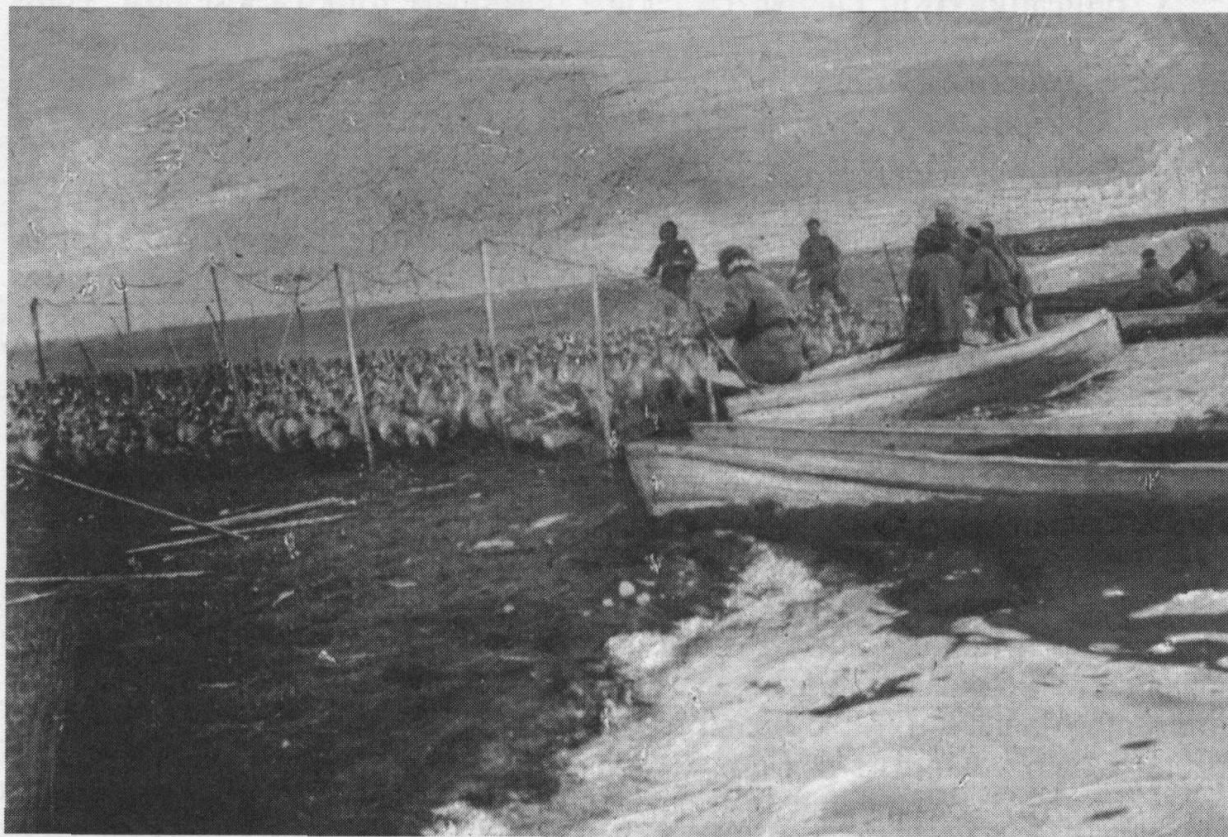
Природа
на острове
Диксон



Телеграфист
в рубке
беспроволочного
телеграфа
на судне
«Коррект»



Участники экспедиции на одном из островов



Охота на птицу (утки, гуси, полярные куропатки и др.) —
главный промысел северных инородцев

«Ваше Величество, ответил Нансен, но Ваши часы неверны», при этом он вынул свои, которые показывали тот же час опоздания. Для Нансена все это кончилось простой шуткой.

Нансен сыграл большую роль в вопросе об отделении Норвегии от Швеции и разрыве унии¹¹. Нансен явился горячим сторонником разрыва и установления в Норвегии не республиканского строя, а конституционной монархии.

Директор-распорядитель Сибирского общества Лид, который должен был ехать с нами в экспедицию, прибыл из Петербурга накануне нашего отъезда и остановился в том же «Гранд-Отеле», что и я. В день отъезда директора Сибирского общества устроили нам прощальный завтрак. В дружной беседе время шло быстро, приближался час отхода поезда. Я несколько раз пытался распрощаться и подняться в свой номер, чтобы при себе отправить весь свой багаж на вокзал, но всякий раз меня удерживали, уверяя, что времени еще достаточно, что они хорошо знают расстояния до вокзала и необходимое время для отъезда, а багаж мой, из моего номера, господин Лид взялся отправить теперь же, вместе со своим.

Я прибыл на вокзал за несколько минут до отхода поезда и здесь выяснилось, что часть моего багажа, остававшегося в коридоре отеля, не была доставлена на вокзал, а времени для обратной поездки в отель за багажом не было так же. Я не знал, что предпринять. Подошедший в это время господин Лид спокойно заявил, что он останется до завтра и привезет багаж. Я едва успел вскочить в отходивший уже поезд.

С описания этой сцены, со своим обычным тонким юмором, Нансен и начинает свою талантливо написанную книгу, под названием «В страну будущего». (Книга эта, в 450 страниц, издана в Петрограде, богато иллюстрирована снимками и находилась на складе издательства «Товарищество Л.Ф.Маркса»).

Будучи избавлен от необходимости повторно излагать многие подробности нашего плавания и многочисленные интересные наблюдения и события, имевшие место в пути, как уже изложенные со всею полнотою в этой прекрасной книге, я останавлиюсь лишь на фактах и событиях, характеризующих личность самого Нансена.

Прежде всего, обратил я внимание, что на всех остановках, на станциях железной дороги, на которых мы выходили поразмять наши ноги или позавтракать и пообедать, а также при наших остановках во время плавания, в городах и местечках Норвегии, встречавшаяся публика молчаливо приветствовала его шапочным поклоном, а иногда полупешотом пробегали в толпе слова: «Нансен, Нансен!». Ватаги школьной детворы, попадавшийся нам по пути, при встрече шумно приветствовали его криками: «Фритьоф, Фритьоф!». Заглянувши не раз в продолжение нашего пути, с целью ознакомления, в помещения низших и высших школ, спортивных обществ, в клубы я всегда почти встречал на стенах портреты Нансена или картины из его путешествий: Нансен на лыжах, Нансен везет сани один по полярным льдам, или в упряжи с собаками, сзади за ним, в таком же положении, шагает Иогансен, или они

вместе плывут по морю на связанных каяках¹² среди плавучих льдов. Многие картины были большой художественности.

В гаванях и портах на лодочках, паровых и моторных катерах и яхтах можно было нередко видеть название «Фритьоф». Многие матери давали своему первенцу или одному из своих сыновей это имя. Потолкавшись среди норвежцев и заглянув в различные уголки этой прекрасной страны, можно без колебаний придти к заключению, что Нансен — это божок, кумир Норвегии.

Железная дорога от Христиании (Осло) до Тронгейма¹³ проходит по чрезвычайно красивой местности, пересекая высокий горный хребет. Нельзя было оторвать глаз от окна, когда поезд несся по долинам с запашками и лугами, а когда мы забрались высоко на горы, открывался вид на густые, мрачные, еловые и хвойные леса, так живо напоминавшие нам горные области родной Сибири и Урала.

Побродив по Тронгейму, мы все вчетвером, Нансен, Лид, Лорис-Меликов, и я, (в течение нескольких часов) мы вернулись на пассажирский пароход, долженствовавший доставить нас в Тромс, где ожидал нас наготове «Коррект».

Загремела якорная лебедка, и пароход наш двинулся в путь на север, вдоль Норвежских берегов, среди шхер и фиордов¹⁴, сказочная красота которых мне была памятна еще по моей первой поездке на Енисей, в 1894 году. Тогда я плыл с женой из Ньюкэстля¹⁵, из которого капитан Виггинс, один из первых открывателей Северного морского пути, по поручению нашего Министерства путей сообщения, доставлял на Енисей два речных колесных, мелкосидящих парохода-туэра, для порожиистой реки Ангары.

Я погрузился в воспоминания, имевшие место 19 лет тому назад до настоящей поездки с Нансеном. Я снова оказался на том же самом Северном морском пути из Европы в Сибирь, как и 19 лет тому назад, с той же самой задачей, как и тогда, убедиться еще раз в доступности Карского моря для регулярных ежегодных торговых плаваний.

Со времени нашего отплытия из Тронгейма все время моросил дождь. За его серой пеленой померкли красота фиордов и шхер, потускнела синева гор, исчезли их белоснежные вершины. Когда мы входили в гавань Тромса, несколько вдали от нашего пути, мы увидели стоявший на якоре «Коррект». Нельзя было сказать, чтобы его внешний вид был презентабелен. Этот пароход, на котором нам предстояло совершить плавание, был обычный «купец-грузовик» небольшого размера, всего 1600 тонн. На судне все было готово к отплытию, как заявил нам приветливо встретивший нас на пристани довольно еще молодой и приятный по облику и манерам капитан «Корректа», Иоган Самуэльсен¹⁶. Но все мы, в первую очередь, поспешили пойти по магазинам, чтобы запастись теплыми шапками, рукавицами, чулками и шарфами. Вспоминая аварию, случившуюся с капитаном Виггинсом на его обратном пути из Енисея¹⁷, а также возможность всяких случайностей и пеших путешествий, я решил прихватить с собою что-нибудь существенное из одежды и купил себе лапландский меховой костюм из оленьих шкур.

Нансен, получивший приглашение кого-то навестить, скоро от нас исчез. Нагруженные разными покупками мы вернулись на пристань, где нас уже поджидала пароходная шлюпка. К моменту нашей посадки подошел, и Нансен и все мы вскоре поднимались по трапу на «Коррект». Пока разогревался давно уже ожидавший нас обед, любезный капитан размещал нас по немногочисленным каютам своего парохода. Мы с Лорис-Меликовым, заняли чистенькую каюту, предназначенную в обычное время служить больничной для парохода. Вымывшись и приведя в порядок свой туалет после железной дороги и скитаний по городу, мы все собрались в небольшой, но уютной капитанской рубке, служившей нам, за все время плавания, салоном и столовой. В ней было проведено много приятных минут в милом и интересном обществе. Рядом с салоном помещались небольшая капитанская каюта, которая была предоставлена Нансену. Нас ожидал по истине праздничный, отвалный обед. Приятно было сесть за хорошо сервированный стол, в уютной каюте после скитаний по городу в сырую и холодную погоду. После радушного приема и заздравного бокала капитан покинул нас, чтобы сделать все необходимые распоряжения к отвалу, и мы остались за чашкой кофе, продолжая нашу мирную беседу. Нансен поведал грустную историю немецкой Шпицбергенской экспедиции Шредера-Штранца¹⁸, только что услышанную им от капитана корабля Ритчерса, в местном госпитале, куда Нансен и был приглашен, его навестить. Капитан Ритчерс рассказал, что экспедиция отплыла на север прошлым летом с целью достигнуть Северного полюса. К северу востоку от Шпицбергена, около бухты «Скорби», судно было затерто льдами и остановлено. Сам Шредер-Штранц, с 3-мя товарищами, отправился на север и отдал приказ ждать его до 15 декабря. Прошли все сроки, а Шредер-Штранц не возвращался. Запасы истощились, оставшимся грозила гибель, и семеро из них, решили пробираться пешком по льду, и через горы, на юг Шпицбергена, до жилого пункта, в бухте Адвент. Из всех вышедших в путь, только капитан Ритчерс один, после многих скитаний и злоключений, добрался до места, но так отморозил себе ногу, что ее пришлось ампутировать. Из 15 человек экипажа судна остались в живых еще только те, которые не покидали судна или вернулись на него с пути, а 8 человек, вместе с начальником экспедиции, Шредером-Штранцом, погибли. «Я выразил свое удивление, — рассказывал Нансен, — распоряжению экспедиции, ждать его возвращения с судном до 15-го декабря, вероятно, до 15-го сентября. Ведь к декабрю месяцу море сплошь покрывается льдом и, кроме того, наступает беспросветный зимний мрак. Каким образом рассчитывали они выбраться с судном со Шпицбергена?». «Нет, приказ был именно ждать до 15 декабря, признавался капитан с подкупающей откровенностью. Теперь, после несчастного опыта, нам понятна вся нелепость такого распоряжения, но тогда у нас не было никакого опыта, никто из нас никогда не посещал Ледовитого океана и не видал его плавающих льдов». «Многое, конечно, зависит в жизни от случая, — добавил Нансен. — В августе прошлого года, как раз почти одновременно с экспедицией Шредера-Штранца, я находился со своим судном на

том же фарватере, к северу от Шпицбергена, всего в нескольких милях от судна и, быть может, в тумане мы прошли совсем близко друг от друга. Если бы мы встретились, быть может, удалось бы предотвратить катастрофу случайною беседою или маленьким советом, и все участники злополучной экспедиции могли бы и теперь радоваться жизни. Имей участники экспедиции хоть некоторый опыт по части льдов и снегов, необходимое снаряжение и хотя бы небольшую предварительную тренировку, я убежден, им не пришлось бы испытать всех этих лишений. Сколько ненужных драм и трагедий происходит из-за этого злосчастного стремления неопытных людей проникнуть в Ледовитый океан и к Северному полюсу. Все они думают, что это так просто и легко достижимо», закончил он с какой-то задумчивостью.

Поздно под вечер наш пароход снялся с якоря и вышел за мол¹⁹ гавани Тромса. Мы вышли на палубу и пытались еще раз взглянуть, через сырую пелену дождя, на этот последний городок Европы. Мы остановились в пути еще раз около какого-то маленького местечка в Медовой бухте, чтобы отправить последнюю почту. А господин Лид, съезжавший в поселение и вспомнивший, что у нас на судне не было никакого музыкального инструмента, победоносно втащил на палубу приобретенный им в каком то ресторане, вероятно, единственный и, возможно последний у жителей поселка, граммофон, с запетыми до хрипоты, пластинками.

Не заходя в Гаммерфест и Вардо, самые северные города Норвегии и обогнув 24-го июля Нордкап²⁰, мы вошли 6-го августа в Ледовитый океан и взяли курс на восток по направлению к Новой Земле. Во мгле дня скоро исчезли берега земли, и мы предались более детальному ознакомлению с нашим судном. Прежде всего, мы заинтересовались нашим беспроволочным телеграфом, специально поставленным для нашей экспедиции в верхней капитанской рубке. Нам предстояло связаться со станциями беспроволочного телеграфа, которые должны были быть построены русским правительством в это лето, в проливах Новой Земли — Югорском шаре, Карских воротах и у Мора-Сале на Ямале. Район действия нашего телеграфа небольшой, всего 200 миль, но вполне достаточный для сношений в Карском море с проектированными правительством станциями по побережью этого моря. Любезный радиотелеграфист давал нам подробные разъяснения и предложил сделать посылку телеграмм через Инге, самую ближайшую от нас и самую северную, в то время радиостанцию Норвегии, установленную для сношений со Шпицбергом. Я послал телеграмму своим на родину, в Сибирь и на другой день получил в море ответ. Какое новое и удивительное достижение к услугам полярных плаваний. При плавании в 1894 году, мы не имели и этого. Все экспедиции, отправляясь на север, порывали всякую связь с остальным миром и находились в полной неизвестности до своего возвращения.

Во все время перехода до Новой Земли дул неприятный, довольно прохладный северо-восточный ветер, разводивший порядочную волну, которая, при большой загрузке нашего судна 1000 тонн цемента,

дополненного до полной грузоподъемности запасами угля, легко забиралась к нам на переднюю палубу и брызгами холодной воды обдавала стоявших на капитанском мостике. Но «Коррект» легко справлялся с волной и показал свои недурные морские качества. В первые же дни пришлось развязать наши покупки, сделанные в Тромсе, и надеть норвежские шапки, натянуть толстые шерстяные фуфайки и рукавицы.

За нашей трапезой, с самого начала плавания, кроме нас четверых и капитана, появилась новая, весьма колоритная фигура, о которой необходимо рассказать несколько подробнее. Это был капитан Ганс Иогансен²¹, известный еще со времени знаменитой экспедиции Норденшельда на «Веге», первым прошедший в 1878—1879 гг. из Атлантического океана в Тихий, вдоль всего европейского и азиатского побережья. Во время этой экспедиции Иогансен был командиром парохода «Лена», посланным А.М.Сибиряковым²² сопровождать «Вегу» до устья реки Лены, а затем подняться вверх по Лене до Якутска.

Выйдя из Европы за «Вегой» и распрощавшись у устья Лены, Иогансен в тот же год поднялся по Лене до Якутска, а затем в течение нескольких лет оставался капитаном «Лены», плавая по этой реке. Он много говорил по-русски и с любовью вспоминал это время и свои зимовки в Якутске, добродушно побранивая «проклятого якутского исправника», который каждый год обыгрывал его в карты и забирал почти все излишки его годового заработка. После того он вернулся в Норвегию и много раз плавал по Ледовитому океану, у берегов Земли Франца Иосифа и на север от Шпицбергена.

В течение нескольких лет он был владельцем промыслового судна «Гойя», пока в 1901 году не продал его Роальду Амундсену, совершившему на нем свой знаменитый рейс через северо-западный проход вокруг северных берегов Америки. Благодаря своему долголетнему плаванию, Иогансен был приглашен администрацией парохода «Коррект» на роль ледяного лоцмана в нашем плавании. Ему было под семьдесят лет и нельзя было не удивляться, как этот глубокий старик сравнительно легко поднимался по проволочным лестницам на мачту и забирался в прикрепленную там наблюдательную бочку, оставаясь в ней часами, чтобы давать сведения о расположении льдов, когда наш пароход входил в них. Это был капитан-полярник-практик, который свою уверенность в том, что мы благополучно доберемся до места назначения, основывал на пророчестве старой гадалки в Тромсе, предсказавшей ему полную удачу, но не без затруднений в пути, «а ее предсказания — сбываются», — добавлял он.

Из всех норвежцев, составлявших наш экипаж, он отличался наиболее сангвиническим характером, вспыльчивостью и некоторой амбициозностью.

Весь переход наш до Новой Земли Нансен не проявлял большой активности, оставаясь в роли пассажира и в редкие минуты, когда показывалось солнышко, брался за астрономические инструменты для определения широты и долготы местонахождения корабля и время от времени следил за скоростью движения нашего судна. Истекло уже трое суток

после оставления нами берегов Норвегии и, по всем данным, мы должны были находиться вблизи Новой Земли. Наш радиотелеграфист пробовал не раз снестись со станциями в Инге, Архангельске и с новыми, которые должны были быть построенными у Новой Земли ко времени прохождения нашего судна и, следовательно, находиться совсем вблизи от нас, но никакого ответа. Из зоны действия нашего беспроволочного телеграфа для сношения с Инге мы вышли через два дня нашего плаванья, но нас удивляло, почему не отвечают новые станции и, если они не готовы, почему не отвечает судно, доставившее их, которое должно было быть также снабжено беспроволочным телеграфом.

Утром, на четвертый день, 10 августа, стоит туманная погода, мы идем с уменьшенным ходом, все время измеряя лотом глубину моря. Туман несколько рассеивается и перед нами, в 3-х милях²³, земля. По исчислениям капитана, это должен быть Суханин Остров, мы находимся вблизи Карских ворот. Дует восточный ветер, который разводит порядочную волну, и должен был бы, нагнать значительное количество льда из Карского моря. Но раз идет большое волнение, и при этом нет признаков льда, значит, Карские ворота и море от него на восток должны быть свободны. Капитан и Нансен все время на капитанском мостике, они решают войти в Карское море через Карские ворота вместо Югорского Шара, как-то предполагалось раньше, и берут соответствующий курс.

Густой туман накрыл нас, исчезли очертания земли, идем медленно по лоту, глубина достаточная. Вдруг лот²⁴ показывает глубину в 6 сажень²⁵, и мы круто поворачиваем на юг, положение становится опасным, очевидно, мы попали в шхер. Глубина быстро увеличивается и когда делается равномерной, от 27 до 30 сажень, снова берем курс на восток, потом на северо-восток. Густой туман закрывает от нас всякие признаки земли, но глубины идут ровные, с небольшими колебаниями. Под вечер туман немного рассеивается и мы видим впереди, несколько правее нашего курса, остров, который, по вычислениям, принимается за Олений, но затем, когда погода прояснилась больше, в действительности оказался островом Чирячий. Как трудно плавать в водах, не обставленных маяками или опознавательными знаками. Мы попадаем скоро в отвратительное течение — с быстрыми, пенистыми водоворотами и большими омутами. Оказывается, мы на стыке двух водных течений, одного холодного, идущего из Карского моря в Ледовитый океан, и другого, более теплого, вливающегося в Карское море. Наше судно свернуло подалее от этих водоворотов и быстрин. Туман рассеялся больше, острова и земля вырисовывались заметнее, и положение корабля стало яснее. Течение в тумане отнесло нас на 13 миль к юго-востоку и продолжило относить так быстро, что пришлось взять курс прямо на север, чтобы выбраться из этих быстрин. Мы были уже в Карском море, пройдя в тумане весь пролив. Ветер в течение дня меняется в разных направлениях, пока не переходит в северо-восточный и разводит волну, но льда впереди не видно, за исключением мелкого, разбитого, вблизи земли и островов. Туман, однако, не рассеивается окончательно, затем он снова

сгущается, но наши судоходы достаточно ориентировались с местоположением корабля и, так как впереди водный путь оставался свободным, курс корабля был направлен прямо на Ямал²⁶.

Перед нами лежало открытое море, и среди нас воцарилась радость, что мы через два-три дня будем в устье Енисея, пройдя Карское море, не повидавши даже льда. Однако, поздно вечером, сначала с правой стороны показались первые льды, а затем, по мере нашего продвижения вперед, он окружил нас со всех сторон. Но это были отдельные льдины рыхлого и грязного льда. «Коррект», расталкивая лед, получил несколько ударов в нос, и это было его первое ледовое крещение, но мы скоро выбрались на чистую воду, не меняя курса. Небо впереди было темно-синее, и волны шли с севера. Все говорило о том, что перед нами открытое море. Около полуночи, однако, снова встретили полосу льда, которую пересекли тихим ходом в течение часа и вот мы опять на свободной воде. Нансен в бинокль, с которым не расстается, рассматривает горизонт во всех направлениях. По его наблюдениям, впереди, на горизонте, замечен сильный белесоватый отсвет, и он предсказывает возможность новой встречи на нашем пути с более серьезными льдами. Стоявший тут же на мостике Иогансен, резко и обидчиво стал опровергать. Мы не знаем, кто из них прав: два разных мнения компетентных людей. Наш капитан в первый раз в Ледовитом океане и никогда не плавал во льдах. Наступила тихая ночь, вверху — синее небо, на севере начинала загораться предрассветная заря, — впереди безбрежное, спокойное море. Нам кажется, что прав Иогансен, пароход идет полным ходом, нам мерещится уже близость Енисея, и мы расходимся по каютам на ночлег.

Когда утром, 11 августа, мы вышли на палубу и поднялись на капитанский мостик, то нам стало ясно, что мы пробираемся тихим ходом среди сплошного такого же рыхлого и грязного льда, как и накануне. Стоял легкий туман и сокращал видимость горизонта.

Нансен на мостике все время рассматривает в бинокль льды и горизонт. Время от времени он поднимается на мачту к наблюдательной бочке, в которой находится Иогансен, и оттуда видимость окружающего расширяется. Но все же она не превышает 15—20 верст²⁷. Все рассчитывали, что мы скоро пересечем и эту полосу льда, как и накануне, но по мере продвижения вперед льды становятся гуще, тяжелее, компактнее. Нансен возвращается на капитанский мостик, сообщает капитану результаты своих наблюдений, которые сводятся к тому, что, судя по синему цвету неба, на востоке должна снова открыться полоса свободной воды, но что с наблюдательной бочки ее не видно, а лед к востоку казался одинаково густым. До побережья Ямала было, по наблюдениям, еще далеко и какое состояние льдов там, никто не может сказать. Все попытки связаться беспроволочным телеграфом с вновь строящимися станциями по побережью, в том числе и Ямальской, у Мора-Сале, откуда нам могли бы быть даны точные указания о состоянии льда у берегов Ямала, были безрезультатны. «А если на всем этом протяжении окажется лед, — сказал Нансен, — мы рискуем быть затертыми, и тогда неиз-

вестно, сколько времени пришлось бы просидеть в нем и плыть с ним. Был бы с нами в экспедиции аэроплан, который мы могли бы послать на разведку, или таковой имелся бы хотя бы при одной из строящихся радиостанций, и периодически обследовал бы в течение нескольких часов путь от одного берега до другого, и о результатах обследования сообщал по всем станциям беспроволочного телеграфа. Или, вместо аэроплана, до прихода торговых судов к Карскому морю, с тою же целью, в этом море плавало бы одно или два небольших моторных судна, подобно нашим промысловым судам, забирающимся далеко на север, во льды, снабженных беспроволочным телеграфом, которое избороздило бы Карское море вдоль и поперек. Результаты своих наблюдений передавало бы на ближайшие радиостанции. Тогда, другое дело. Торговые суда могли бы идти в Обь и Енисей, минуя всякие льды, и сколько драгоценных дней могли бы сберечь суда в напрасных ожиданиях наиболее благоприятного льда, без всякой фарсировки их с целью пробиться, которая не всегда безопасна для обыкновенных судов, если они не ледокольного типа».

«Стараться пробираться сквозь ледяной пояс, — продолжал Нансен, — это значит рисковать застрять во льду и тогда никакой ветер не в силах будет открыть судну свободный проход в открытое море. Ветер часто сгущает лед с наветренной стороны, тогда как с подветренной — лед расслаивается».

Принимая во внимание настоящее расположение льдов, их состояние, отсутствие радиотелеграфа по побережью, Нансен рекомендовал не форсировать льды, чтобы идти кратчайшим путем, а советовал потерять лучше несколько лишних дней и обойти их с юга, придерживаясь ближе к земле. Спустившийся с наблюдательной бочки Иогансен, присоединяется к общей группе, разделяя на этот раз мнение Нансена. Убеденный этими доводами капитан постепенно поворачивает судно на юг, на юго-запад и мы постепенно выходим из густого ледяного окружения на свободную воду, направляясь в глубь Байдаратской Губы²⁸, чтобы окружить встреченные нами льды с юга и таким путем подойти к Ямалу. На пути нам встретилось несколько полос таких же рыхлых, грязных плавающих льдов, которые мы без труда пересекли и, на другой день, 12-го августа, подошли к Ямалу, откуда и начали подниматься на север, вдоль берега, пока не подошли к мысу Мора-Сале. На мысе этом стояла высокая вежа, вероятно, опознавательный знак, поставленный гидрографической экспедицией, работавшей в Карском море несколько лет тому назад. Неподалеку от вежи, в маленькой бухте или устье реки, находилась небольшая лодка с мачтой и около нее копошились какие-то люди.

Это были первые люди, замеченные нами после того, как мы вышли из Норвегии и вошли в Карское море. Были ли это русские или инородцы, никто не мог сказать, да и несмотря на все наши оптические инструменты, которые мы пустили в ход, нельзя было сделать никаких заключений. Не являются ли они партией людей, высаженных здесь для постройки одной из радиостанций, которых мы тщетно искали? Мы спустили шлюпку и готовились уже плыть на берег, как Иогансен со-

общил с наблюдательной бочки, что лодка отплыла от берега и направляется к нам на пароход. Мы с нетерпением стали поджидать и по мере ее приближения, все более выяснялось, что в ней инородцы. По крайней мере, судя по костюмам и внешнему облику. С парохода бросили веревочный трап и все они быстро, по-обезьяньи, один за другим, вскарабкались на наш корабль. Это были действительно все инородцы — первые наши визитеры и гости с сибирского берега. Из всей этой группы оказался лишь один, который мог объясняться по-русски. Мы окружили их тесной толпой. Нансен стоял вместе с нами и с большим интересом всматривался в их лица, одежду и все те мелочи, которые были с ними, вслушивался в нашу речь, обращаясь ко мне или к Лорис-Меликову с просьбой переводить все, что они говорят или сам, через нас, задавал им вопросы. От них мы узнали, что никаких других судов до настоящего времени, кроме нашего, не проходило и что по берегу, в ближайших районах, нет никого из русских, которые промышляли бы как они, или производили бы какие либо работы. Что дальше на север, вблизи берега, держатся льды, но ветер их разгонит и они растают. Говоривший по-русски был зырянин²⁹ из Пустозерска и промышлял здесь вместе с самоедами-юраками³⁰, пришедшими сюда из-под Обдорска³¹. Громадный полуостров Ямал, отделяющий Карское море от Губы³², представляет собой, и прекрасные пастбища для оленей, со стадами которых северные инородцы прикочевывают сюда на летнее время из лесных районов Обдорского края и от восточного Приуралья. Пропитание себе инородцы добывают ловлей рыбы в многочисленных озерах Ямала или в реках и речках, впадающих в Карское море или в Обский залив, охотой на птицу (утки, гуси, полярные куропатки и др.) и на морского зверя (тюлень, морж и белый медведь). Для последней цели они привозят с собой на оленях из Обдорска пиленные доски и сами, на месте у побережья моря строят довольно вместительные лодки, достигающие до 20 футов³³ длины, снабженные деревянными помпами для откачки воды, и на этих лодках пускаются в море, среди плавающих льдов, в поисках добычи. На зиму они возвращаются со своими стадами к Обдорску и в лесные районы, где имеется в изобилии лесной материал для топлива и подножный корм для оленей.

Нансен, рассматривавший внимательно их крепкие суда, построенные и скрепленные деревянными гвоздями, хвалил их судостроительное искусство. После необходимых расспросов, мы показывали им наш пароход, который они с таким любопытством рассматривали, ощупывая руками и стальные канаты нашей оснастки и всякие другие предметы, которые попадались на нашем пути по судну, заглядывая в трюмы кочегарки и машинного отделения. Мы провели их в наш салон и господин Лид, по-видимому, хотел удивить их, пустив в действие купленный им по дороге граммофон. После 2-х—3-х проигранных пластинок и заметив их полное равнодушие к музыке, я спросил зырянина: знакомы ли они с таким инструментом и слышали ли они музыку? «Как же, как же, торопливо ответил зырянин, в Обдорске их много и орут они еще

громче вашего». Зырянин был прав, граммофон наш действительно орал.

Мы показали им рубку с беспроводным телеграфом. Об обыкновенном проволочном телеграфе они имели некоторое представление, видели его, по крайней мере, в Обдорске, но как можно посылать телеграмму без проволоки, как я не объяснял, не укладывалось в их представлении. Когда радиотелеграфист пустил в ход машину и в пространстве понеслись стонущие и жалобные призывы, на их лицах выразилось изумление, тревога и испуг и как только представилась первая возможность, они поспешили выбраться из помещения радиостанции. Наверное, думалось им, что тут действовала какая-нибудь нечистая сила.

На прощанье мы снабдили их хлебом и другими мелкими вещами, но они подговаривались к водке, и я им категорически отказал. Через некоторое время я видел их довольными и веселыми, спускающимися по веревочному трапу в свою лодку. Не выдержало, должно быть, сердце Лида, думалось мне, не снабдил ли он их бутылкой виски или не угостил ли наш стюард приличной дозой из наших скудных запасов.

Нансен вспоминал, что 20 лет тому назад, когда он плыл на «Фраме», к ним также подплывала лодка с самоедами от того же мыса.

13 августа мы продолжали медленно продвигаться на север. Лед и густой туман препятствовали плаванию, приходилось часто останавливаться и пережидать, иногда, почти целыми сутками стояли в плавучих и густых льдах. Во время остановок к нам еще два-три раза подплывали на лодках самоеды-юраки с Ямальского берега, но, к сожалению, никто из них не говорил по-русски, кроме нескольких слов: чай, хлеб, водка. Этим, кажется, ограничивалось все их знакомство с русским языком. Мы принимали их как наших гостей, показывали им наше судно, угощали хлебом, ребятишкам давали шоколад, но самым желанным угощением для них была все-таки, водка. Нансен как-то особенно любовно, по-отечески к ним относился. Он фотографировал их во всех видах и позах: группой на палубе и в одиночку, в профиль, в анфас, на лодках, за едой и старался отметить каждую мелочь, каждую черту, сравнивая их с гренландскими эскимосами³⁴, с которыми он прозимовал во время своей экспедиции, или с лапландцами³⁵ Норвегии. Среди приезжавших к нам на судно инородцев, находились иногда с тяжелыми поражениями лица от оспы и, что хуже еще, с провалившимися носами от сифилиса.

После инородческих визитов, по окончании нашего обеда, как всегда, завязывались длинные разговоры на разные темы и, обычно, в такие дни дебатировался инородческий вопрос. Я высказывал обычные, господствовавшие в нашей среде суждения, что спасти от вымирания северных инородцев может только приобщение их к общечеловеческой культуре, что необходимо дать им грамотность, образование, как общее, так и техническое, дать, для укрепления их морали, проповеди религии, что все это повысит их культурный и экономический уровень. Нансен горячо против этого возражал и доказывал, что приобщение к общечеловеческой культуре не дало до сих пор никаких положительных резуль-

татов, только отрицательные. На крайнем севере должна быть и своя особая, северная культура, которой северные инородцы и достигли. Они не нуждались ни в чем до прихода к ним культурного цивилизованного человека. Жилища их приспособлены для кочевой жизни с оленями. Техника промысла мелких и крупных животных доведена у них, еще до привоза к ним огнестрельного оружия, до совершенства, их утлые, невзрачные на вид суденышки приспособлены для плавания во льдах на большие расстояния. Если начать обучать их грамоте в те годы, когда отцы обучают детей промыслу на зверей и морских животных, к плаванию по морю и к борьбе с северной суровой природой, тогда они окажутся потерянными для своих семей, оторванными от своей родной стихии жизни и совершенно ненужными на севере. Цивилизация и культура принесла им водку, табак, страшные болезни. Все попытки миссионеров устраивать школы, давать высшее и среднее образование и, даже, отправлять в города для дальнейшего образования, кончались ничем или печально. Получившие такое образование, оставались служками при миссионерах или приказчиками при торговых фирмах или вымирали в городах от туберкулеза и других болезней. Для своей родины, для своей семьи, они являлись, во всяком случае, уже окончательно потерянными. Что касается морали, то она у них выработана веками. Среди них господствует поразительная честность, любовь к ближнему. В случае неудачи промысла в какой-либо семье, остальные приходят на помощь, поддерживают запасами продуктов до наступления, следующего промыслового сезона. Редкие случаи убийства если и случаются, то почти исключительно в драке, в состоянии опьянения. Следует не нести к северным инородцам общечеловеческую культуру и цивилизацию, а охранять их от нее, иначе инородческое население севера вымрет и безграничные северные области, таящие в себе огромные богатства, останутся недоступными для человечества.

Для того, чтобы цивилизованному человеку успешно преодолевать все трудности и лишения суровой природы на крайнем севере, необходимо, прежде всего, усвоить привычки, навыки и быт коренных обитателей севера, — усвоить их культуру.

Вспоминая скитания Нансена, после оставления им «Фрама», по льдам Ледовитого океана с инородческими собаками, нартами³⁶, каяками, его зимовку на положении номада³⁷ на земле Франца Иосифа, я не мог, не согласиться со многими его доводами и аргументами. Единственное орудие, которое оказалось полезным Нансену в его пеших поллярных скитаниях — было ружье, изобретенное цивилизованным человеком для массового истребления животных и себе подобных.

Наше судно медленно продолжало продвигаться на север. Льда было также много, как и в предшествующие дни. Утром мы прошли мимо большой стамухи, стоявшей, по-видимому, на мели. Стамуха, или торос³⁸, это большое нагромождение льда, принимающее иногда, причудливые формы и похожее на айсберги, за которые ее, иногда, принимают.

По берегам Ледовитого океана такие отдельные нагромождения иногда долго остаются на месте, пока теплая вода, дожди, солнце и ветер не разрушат их окончательно, или же, приливами и отливами не будут отогнаны в море.

Под вечер, 16-го августа, мы подошли к другому такому торосу, красивому по форме, напоминавшей гигантские ледяные ворота. На двух ледяных столбах покоились большие нагромождения льда. Погода прояснилась, выглянуло солнышко, и перед нами открылась удивительная по красоте картина полярного моря с плавающими льдами, освещенными лучами солнца и с этими ледяными воротами, сооруженными царствующими здесь стихиями самой природой.

Впереди перед нами лежали густые скопления более мелкого льда. Решено было переждать некоторое время, и мы подошли к наиболее низкому краю тороса и бросили якорь на глубину 9 саженей. А так как носовая часть нашего парохода находилась на уровне ледяной кромки ворот, то мы не могли отказать себе в удовольствии бросить сходни на льдину, по которой многие из нас и перебрались на лед, чтобы почувствовать впервые под ногами твердость его в Карском море. Сверхушки этих ворот открывалась очаровательная картина на море, а наш пароход, приткнувшийся к кромке тороса, казался маленькой скорлупкой. Стоило только вдруг развалиться этим воротам и мы, пожалуй, были бы все погребены без остатка. Поработали наши фотографические камеры в тот день, как сверхушки тороса, так и с палубы корабля.

Когда мы вернулись на судно, с него была спущена пароходная шлюпка. На море стоял полный штиль, море между льдами было гладкое, как зеркало. Поплывать на небольшой шлюпке среди плавучих льдов было также не малым удовольствием и более смелые и отважные из нас, забирались далеко в туннель ворот, чтобы полюбоваться переливами красок, отражавшихся в воде, на льдах и сводах туннеля при освещении лучей заходящего солнца. Картины достойные кисти художника. Когда наши храбрецы, вернувшись, рассказали о своих плаваниях по туннелю, Иогансен назвал это безумием, так как во всякое время со стенок и с потолка свода могла отвалиться хорошая доза льда и погребсти смельчаков.

После обеда мы вышли еще раз полюбоваться дивной красотой полярного моря с неподвижно стоявшими льдами, при полном штиле, словно застывшими в гробовом молчании, окружавшей природы. Поздно вечером багровый диск солнца скрылся за льдами. С северо-запада потянул свежий и прохладный ветерок и наш старина, Иогансен, посоветовал капитану поднять якорь и на ночь убраться подобра-поздорову подальше от этих красивых ледяных ворот. «Не такие только, а гораздо крепче и краше ледяные замки рассыпаются в один миг», — закончил он свое предупреждение.

Мы все возвращаемся в наш уютный салон, где каждый устраивается поудобнее и занимается тем, что более нравится. Мы слышим, как загремела якорная цепь. Тихим ходом пароход передвигается на другое место, снова остановка, снова прогремела цепь отданного якоря. Нам

всем ясно, что наш осторожный капитан принял во внимание добрый совет нашего старого лоцмана и отвел на ночь подальше свой пароход. Скоро возвращается и сам капитан, подсаживается к столу, за которым обычно сражаются в шахматы Лорис-Меликов с Лидом, и наблюдает за игрой. Тут же сидит Нансен, перебирает и рассматривает свои, уже подсохшие, многочисленные снимки и что-то заносит в свой дневник. Покончив с этим, Нансен также подсаживается к шахматистам и наблюдает за игрой.

Иногда все они, вчетвером, вместе с Нансеном, усаживаются за наш обеденный стол, со стола тогда все убирается, белая скатерть снимается, появляются карты и наши партнеры просиживают за бостоном далеко за полночь.

Но интереснее всего бывает, когда во время таких неизбежных остановок во льдах или густого тумана, мы спокойно стоим на якоре, вся наша кают-компания, после обеда, остается в салоне и завязывается разговор. Застрельщиком при этом, большей частью, бывал наш всегда словоохотливый старый Иогансен. Он любил и имел что порассказать из своих многочисленных плаваний по Ледовитому океану на своих промысловых судах у берегов земли Франца Иосифа, Шпицбергена, Гренландии, в поисках морского зверя, — за моржами, тюленями, белыми медведями и в погонях за китами. Сколько интересных моментов и сцен из охоты при таких скитаниях в полярных областях. В иные вечера я старался расспрашивать его о плавании на пароходе «Лена», вместе с исторической экспедицией Норденшельда на «Веге», вдоль всего сибирского побережья до реки Лены. Ведь то были первые паровые суда, шедшие в этом направлении и первые, обогнувшие самый северный мыс Азии — Челюскин. Я читал описания плавания на «Веге» самого Норденшельда³⁹, но познакомился с ним лично только в 1899 году, в Стокгольме, за два года до его кончины⁴⁰, когда он был уже глубокий старик.

Мне хотелось выслушать рассказ об этом плавании лично из уст одного из участников этой экспедиции, за которой в свое время следил с большим интересом весь мир. Иогансен с большой похвалой и с большим почтением отзывался о Норденшильде и рассказывал много подробностей из этого плавания, но больше всего он любил говорить о своей службе на Лене и жизни во время зимовки в Якутске. Довольно правильными мазками рисовал он быт далекой северной, сибирской провинции в начале 80-х годов, так хорошо мне знакомой. В этих рассказах чувствовалась теплота воспоминаний.

В эти вечерние разговоры втягивался иногда, обычно несловоохотливый, Нансен и рассказывал отдельные эпизоды и случаи из своих экспедиций по Гренландии, или на «Фраме», или скитаний по льдам, о состоянии последних во время зимы или весной, под большими северными широтами, которыми мы больше всего в данный момент интересовались. Рассказы его были всегда для нас интересны, и мы забрасывали его все новыми и новыми вопросами, стараясь узнать детали, подробности и он не отказывал удовлетворять наши пожелания, — речь его

была всегда спокойная, эпическая, без прикрас и увлечения рассказчика, но все сказанное им оставляло в слушателях неизгладимое впечатление.

Какие то были незабываемые и неповторимые вечера!

На следующий день, 17-го августа, после остановки нашей у ледяного тороса, когда утром мы поднялись на палубу, чтобы взглянуть на окружающую обстановку, нашему удивлению не было предела: от больших массивных ворот, которыми мы любовались накануне, не осталось и следа. Они рухнули, как карточный домик. Вместо них плавали отдельные глыбы льда, которые северо-западный ветер относил в сторону от нашего пути. Иогансен вовремя предупредил о возможной опасности. Настоящий случай убедительно показал, какова сила ветра, морского волнения, прилива и отлива на состояние и расположение льдов. Капитан отдал распоряжение в машину поднять пар и скоро мы двинулись в путь, на север, не уклоняясь далеко в море от берегов Ямала. По-прежнему на нас набегал то густой туман, то рассеивался. Плавающие льды, среди которых мы медленно пробирались, не только не рассеивались, но ледяные поля становились крупнее. Так, в стороне от нашего пути плавали поля, достигавшие более версты в своем протяжении. Пробираясь осторожно среди крупных льдин, «Коррект» получил и несколько более сильных ударов, но мы все же продолжали медленно продвигаться на север, пока сплошное ледяное поле не остановило наше дальнейшее продвижение. Впереди, во все стороны, насколько можно было рассмотреть, при легком тумане, обволакивающим горизонт, простирался сплошной, неразбитый лед. Было ли это огромных размеров ледяное поле или береговой ледяной припай⁴¹, еще не тронувшийся с места и сохранившийся от зимнего времени, был ли он подвижен или стоял на мели, никто не мог бы сказать. Необходимо было тщательно ориентироваться, и капитан ввел пароход в маленькую бухточку, образуемую льдом и, измерив глубину, которая оказалась 15 саженей, бросил якорь у самой кромки льда.

Опять мы на остановке. Капитан и Нансен спускаются в передний трюм судна, чтобы осмотреть внутреннее состояние носовой части и переборок, нет ли серьезной течи от малых и больших толчков о лед, которые мы имели за время плавания во льдах. Вода, оказалось, проникла в некоторых местах в носовой части, как через решето; она появилась, не в меньшей степени, и за первой переборкой. Как только несколько рассеялся туман, вся наша кают-компания, за исключением старого ледяного лоцмана, переехала на шлюпке на лед, чтобы поразмять ноги, а капитан с Нансеном направились к носовой части судна, чтобы осмотреть, нет ли каких наружных повреждений ото льда. Я присоединился к ним. Так как нос парохода стоял, несколько вклинившись в лед, то представлялась полная возможность со льда тщательно осмотреть кругом всю его носовую часть. Предусмотрительный капитан, отправляясь в плавание среди льдов, еще дома, в доке, обшил носовую часть и кругом по всему борту парохода по ватерлинии, толстыми дубовыми досками, в 6 футов длиной. Уложил их плотно, друг к другу, перпендикулярно по длине корпуса, с таким расчетом, что около 2-х футов этих до-

сок было над поверхностью воды, а остальные 4 фута — под водой. Эти доски по кромкам сверху и внизу были крепко прижаты к стенкам парохода железными полосами. Нигде серьезных повреждений снаружи не было замечено, за исключением нескольких небольших оттяжек обшивки в носовой части, через которые и проникала вода, и неглубоких царапин, превративших в щепу и мочалу верхний слой деревянной обшивки, на протяжении нескольких саженей с той и другой стороны по бокам носовой части судна.

Течь в судне происходила, вероятно, от ослабления закреп в железных листах носовой части корпуса, получившихся при ударах об лед. Деревянная обшивка ватерлинии являлась не лишней предупредительной мерой при плаваниях во льдах. Был и случай, когда подводная, острая часть крепкой льдины, незамеченная вовремя с поверхности, резала тонкий железный корпус коммерческого парохода, как алмаз стекло, и подобная операция кончалась аварией. Сгустившийся вокруг нас туман не располагал к более отдаленным прогулкам по льду, и мы все вернулись в наш уютный салон.

За нашей обычной вечерней трапезой наш капитан, на этот раз, выглядел невесело. Сегодняшние его впечатления внутри судна, да и снаружи, у сплошного, непроходимого ледяного пака⁴², по-видимому, повергли его в некоторое уныние. Помимо всего прочего, он был и участником-совладельцем «Корректа», надо полагать, у него возникла тревога за судьбу своего парохода. Помалкивал что-то и наш старина Йогансен, обычно всегда словоохотливый, — не подумывал ли и он, что, на этот раз, проклятая знахарка-предсказательница из Тромсе, ошиблась, обещав полный успех экспедиции, хотя и не без затруднений. Затруднения в пути уже были, а полного успеха еще что-то не видать.

Нансен, наоборот, всегда одинаково спокойный и не особенно разговорчивый, в этот вечер был особенно словоохотлив. Он вспоминал, как 20 лет тому назад он проходил здесь по этому самому фарватеру на «Фраме», вдоль берегов Ямала, на полторы-две недели раньше, чем ныне, и почти не видел тогда льда, очевидно, нынешнее лето идет с небольшим опозданием.

«Да, — продолжал он, — когда приходится пробираться сквозь льды, главное — терпенье. Надобно ждать и всегда надеется на лучшие времена. Картина во льдах летом меняется не только неделями, днями, но и часто, часами. Стоит подуть хорошенькому ветерку, да еще с востока, от впереди стоящих компактных льдов в течение нескольких часов ничего не останется — они быстро распадутся на отдельные куски и будут отогнаны ветром в море. Конечно, стоять в тумане, среди льда, достаточно безотрадное времяпрепровождение».

Оживившийся капитан свидетельствовал, что картина, действительно, несколько безотраднее. Куда ни посмотришь, кругом только лед да лед. А главное — этот почти постоянный туман особенно угнетающе действует на команду судна, настроение которой за последние дни сильно понизилось. Это и понятно, если принять во внимание, что состав нашей судовой команды, хотя и недурной по своей опытности, но

обычный для торговых судов, плавающих по всем морям, и никто из команды не плавал раньше не только во льдах, но не переходил и за Полярный круг. В последние годы «Коррект» плавал почти исключительно по Средиземному морю, перевоза фрукты из одного порта в другой. Все они привыкли к яркому, горячему солнцу, живописным берегам и оживленному морю, поэтому всё окружающее их угнетало. На днях капитану жаловался машинист, что если бы он знал, какое плавание ему предстоит, он ни за что не пошел бы в эту экспедицию, да и многие другие из команды, насколько я заметил, продолжал капитан, сочувственно относились к словам машиниста.

Не одна только команда, впервые попавшая во льды Карского моря, подумалось мне, прониклась желанием поскорее выбраться из льдов целыми и невредимыми. И мне стали совершенно понятными неудачи тех многочисленных иностранных мореплавателей, пытавшихся отыскать в XVI веке кратчайший путь в Китай и Индию северным морским путем. Когда они, войдя в Карское море, и встретив льды, подобные нашим, поворачивали свои слабые суда и возвращались обратно, не достигнув цели. Понятны неудачи и более позднейших плаваний, уже после вторичного открытия этого пути как Виггинсом, так и Норденшельдом в середине 70-х годов, когда этими плаваниями руководили неопытные и небывалые ранее во льдах капитаны.

Нансен в этот вечер сообщил много интересного из практики своего плавания во льдах на «Фраме» и особенно о настроении нижней команды, когда судно несло скованным во льдах в течение не только нескольких месяцев, но лет. «При обыкновенном плавании все заняты, полны интересами каждый в своей работе. Но вот беда, когда на судне нет обычной работы, как это имело место у нас, на «Фраме», когда мы находились во власти ледяной стихии. В то время, как офицерский состав был занят разнообразными наблюдениями с многочисленными научными инструментами, вычислениями, просмотром научной литературы, для судовой команды оставалось мало дела. Всем необходимым для пропитания и жизни мы были снабжены с избытком, на несколько лет. Всякие житейские заботы отпадали, а текущая работа по поддержанию тепла и света на корабле, расчистка путей от снега на палубе или на льду к нашим различным научным инструментам, кормежка ездовых собак и прочее, занимали работой одного или двух дежурных, и то не целый день, остальные оставались свободными. Эти развлекались, как могли. Пешки, шахматы, карты и прочие игры, была и библиотека для чтения, — но не было новых, живых повседневных впечатлений: от своей домашней жизни, от новых событий внешнего мира, которые заняли бы их внимание, не было новых соков из их родной страны, которые поддерживали бы в них все новые и живые интересы. И люди стали быстро выдыхаться, жить одним только прошлым. Жизнь на судне однообразна и скучна, иногда кругом нас царил туман неделями, а с короткими промежутками, и месяцами. Или наступала длинная, полярная ночь, со своими метелями, буранами, и настроение команды сильно падало. Все были славные ребята, пошедшие в экспедицию сознательно,

идейно, всегда готовые постоять и, если бы понадобилось, умереть за свой национальный флаг, за честь своей родины. Все они хорошо знали, что экспедиция отправляется на ряд лет и что на пути возможны всякие трудности и лишения. Многие из них оставили семьи с 2-х, 3-х и 4-мя детьми, ничего не могло их удержать от их стремления участвовать в экспедиции. И, тем не менее, в такие нудные дни, а их было много, много больше, чем светлых и ярких, их настроение падало. Мы отмечали особенно торжественно все большие праздники: Рождество, Новый год, Пасху, национальные праздники, разные годовщины событий, связанные с нашей экспедицией. Задолго начинали готовиться к ним. Вся команда клеила украшения к елке, или приготавлила что-нибудь другое. Каждый старался проявить свое творчество. Придумывались различные процессии, из наших запасов вытаскивались сласти, готовился вкусный, праздничный обед. Но особенно трогательна для всех была раздача подарков с родины, которыми мы были снабжены в изобилии при нашем отплытии, хранившихся у нас нераскупоренными в разных ящиках до торжественных дней. Эти подарки связывали нас с родиной, и тогда размягчались наши сердца, и радостное, хорошее настроение господствовало у всех, потоком лились теплые, дружеские речи, в которых больше всего вспоминалась родина. И так от праздника к празднику.

В промежутке нас больше всего смущало то, что у людей команды не было новых интересов, которые могли бы их захватить, занять их умы. Они жили только всем старым и повторяли часто одно и то же, что сохраняла их память. Дело дошло до того, что каждый знал хорошо дальнейшее продолжение речи говорившего после произнесения им первых реплик. Так было с каждым в отношении всех остальных. Кончилось тем, что люди начинали не выносить друг друга, молчать за общей трапезой и, как только она кончалась, отправлялись молча на обычную свою прогулку и расходились от корабля по диагоналям, чтобы не встречаться и не вести совместные разговоры.

Еще курьезнее и трагичнее был следующий случай. В составе команды «Фрама» оказались два лица из одного города Тромсе, и так как они были читателями двух разных газет, то каждый из них придерживался и разделял, по целому ряду вопросов, мнение своей газеты и часто спор возникал не по политическому разномыслию, а по чисто местным вопросам, деловым и хозяйственным. Спор между ними происходил, главным образом, по поводу устройства мола в гавани Тромсе. Одна из газет энергично отстаивала целесообразность и все преимущества устройства мола, не помню в точности, не то на северной, не то на восточной стороне порта, а другая — на противоположной стороне. Такими же горячими сторонниками они продолжали оставаться и на «Фраме». Спор периодически то затихал, то разгорался. Так тянулось долгое время, пока не стал переходить в открытое столкновение, до драки с молотками в руках, и все на ту же тему — с какой стороны лучше строить мол? У каждого из них были свои сторонники в команде. Опасаясь, чтобы не наступила драка и не кончилась ножовщиной с потерей цен-

ных для успеха нашей экспедиции жизнью, мы долго ломали [головы] со Свердрупом⁴³, как выйти из этого положения, пока ему не пришла счастливая мысль предложить кончить спор поединком борьбы по всем правилам, для этого установленным. Победитель будет считаться правым и тем спор навсегда должен быть закончен. Предложение было принято, и поединок состоялся на льду, в присутствии всей остальной команды и после этого спор больше не возникал.

Наступали иные дни, исчезала гнетущая окружающая погода или появлялись серьезные опасения за судьбу «Фрама», когда на нас нажимали льды, готовые, казалось, раздавить наш корабль и похоронить нас всех вместе с ним, тогда само собою проходили и упадочные настроения, проходила вражда, кипела дружная работа».

Вспоминая этот рассказ Нансена в настоящее время⁴⁴, невольно делаешь сравнение, проводишь аналогию с нашим эмигрантским существованием, в котором у оторванных от родной земли людей идут бесконечные споры, если не о том, где лучше строить мол, то на тему более важную, как строить русское государство? Можно, действительно, позабавлять счастливой мысли Свердрупа, предложившего разрешить спор личным поединком спорщиков.

На другой день, 18-го августа, после нашей вечерней беседы, выдался на удивление чудный день, ясный и солнечный, и когда мы поднялись на палубу, то у верхушки мачты увидели находившегося в наблюдательной бочке Иогансена и рядом с ним стоящего на стальной тросовой лестнице Нансена. Один из них в подзорную трубу, другой в бинокль, рассматривали кругом горизонт, и что-то подолгу между собою консультировали. Перед нами впереди, на все видимое пространство, лежало сплошное, слегка холмистое, освещенное солнцем, ледяное поле, уходившее направо, почти до самых однообразных низменных берегов Ямала, который отстоял от местонахождения нашего судна, приблизительно, в 12—15 верстах. А налево, в море, по ходу корабля, в некотором расстоянии от нас, были заметны двигавшиеся льды, прижимаемые небольшим северо-западным ветром к краям стоявшей перед нами сплошной ледяной поляне. И в этом направлении, в море, не было видно водяных каналов, которые дали бы нам возможность обойти этот ледяной пак.

Настроение у всех было радостное, и после полднего завтрака все устремились на лед. Наши спортсмены тащили с собою лыжи, ружья, фотографические камеры. С нами же спустился на лед и Нансен со своими лыжами и высокой спортивной палкой, а за ним тащился и наш капитан, тоже с лыжами. Скоро, однако, наши лыжники разочаровались в своем спорте. Лед был чрезвычайно неровен, бугристый, с большими холмистыми надувами во время зимы снега, который превратился, под действием солнечных лучей и дождя, также в лед. Все это поле было изрезано щелями в разных направлениях, а в ямах, образуемых снежными холмами, стояли озера с пресной водой оттаявшего льда. Озера эти соединялись с другими такими же или более мелкими каналами, ручейками, по которым сбегала с журчанием вода. Лыжники были

разочарованы. «Вот если бы подпал свежий снежок! — говорили они, — тогда мы побегали бы, а по этому льду невозможно». У охотников же, мечтавших встретиться с белыми медведями или моржами, уныло торчали стволы ружей из-за спины, так как на льдах не оказалось ни тех, ни других. Набродившись вдоволь, врассыпную, по одиночке, все присоединились постепенно к нам, фотографам, и мы вместе странствовали по льдам все остальное время до возвращения на судно, забрасывая Нансена разными вопросами, интересовавшими нас в связи с новыми наблюдениями во льдах.

Он уже выяснил, еще будучи в наблюдательной бочке, что мы находимся на береговом ледяном припае, образовавшемся у Ямала во время зимы, но ему еще недостаточно было ясно, находится ли припай в движении или стоит на месте своего рождения. По наблюдениям лиц, случайно зимовавших в Карском море или его побережье, а также от инородцев, известно, что Карское море не замерзает целиком и в зимнее время. Лед образуется в нем, главным образом, у берегов, но ломается первой же хорошей волной на куски разной величины и разносится ветром по морю. Свободная вода у берегов снова замерзает, образуя забереги, которые зимой быстро нарастают, и если их не отрывает снова ветер, то береговой припай доходит протяжением к морю, иногда до 12—15 и более верст. Такими отрывами заберегов Карское море, во время зимы, значительно заполняется плавучими льдами, которые, в свою очередь, гонимые сильным ветром, нажимают и налегают, смотря по направлению, на береговые льды Ямала или Новой Земли, образуя торосы, какие мы видели уже на нашем пути.

С наступлением весны и лета, под влиянием дождя, солнца, тумана, воды, льды делаются быстро рыхлыми, слабыми, распадаются и растаивают. Не растаявшие летом льды носятся ветром по морю и, при господстве северо-восточных или восточных ветров, приносятся к берегам Новой Земли, и закрывают даже на время проливы. Каковое обстоятельство не раз и служило препятствием для прохода судов в Карское море, не пожелавших переждать благоприятного ветра или исследовать другие проливы, свободные ото льда. Потому устройство станций беспроволочного телеграфа в проливах Новой Земли и в других местах побережья на пути в сибирские реки весьма важно. При значительных же скоплениях не растаявшего еще льда в море, как это иногда случается в холодное или запоздалое лето, целесообразно, для безопасности, посылать даже небольшое ледокольное судно, которое предшествовало бы торговым судам. Такое ледокольное судно легко форсировало бы льды, на которых мы сейчас находимся. При радиостанциях и гидропланах не пришлось бы прибегать и к ледокольным судам. Свободный проход, без встречи со льдами, был бы ими заранее указан. Нам же приходилось идти в слепую, теряя дни в напрасных пережиданиях более благоприятного расположения льдов.

«Льды Ледовитого океана за 80 градусов северной широты, где несло "Фрам", или который мы пересекали пешком, — рассказывал Нансен, — имели внешний вид такой же, как и здесь, немного массивнее.

Однако, встречаются иногда торосы, но больших ледяных гор или айсбергов там также нет, как и здесь. Последние встречаются вблизи земель, на которых образуются, покоятся и сползают ледники». Дальше Нансен объяснил нам и причины грязного льда, который мы часто наблюдали.

Ветер понемногу с северо-западного переходил на северо-восточный и восточный, желательный для нас.

На другой день, 19-го августа, стало заметным, что ледяное поле, препятствовавшее нашему движению вперед, сдвинулось с места и начало распадаться на куски, а плавающий лед, пригнанный к западной кромке, был отогнан в море, открыв нам свободную воду.

Наконец, наше судно двинулось в путь. Мы обошли столь долго задерживавший нас пак и плыли опять на север среди более разряженных льдов. По пути попадались моржи, они целыми стаями ныряли недалеко от пути парохода. Одного моржа заметили спящего на льдине, и наши охотники приготовились к стрельбе по зверю, но он, учуяв нас, быстро ринулся в воду.

Несколько позднее я заметил вдали от парохода двух лежащих на льдине моржей, третий пытался забраться к ним на лед. Лид и капитан никак не хотели их оставить в покое. Пароход был остановлен, спущена шлюпка. Нансен, не предполагавший вначале ехать, быстро исчез с палубы парохода в каюту и скоро вернулся с ружьем в руках и оказался в шлюпке вместе с охотниками. Мы наблюдали с палубы за ними. Шлюпка осторожно подходила с подветренной стороны к льдине, на которой лежали моржи. Охотники, осторожно высадившись на льдину, подошли на ружейный выстрел. После первого выстрела все моржи прыгнули в воду, но скоро один из них, очевидно, раненый, снова вскарабкался на ту же льдину. Раздалось сразу несколько выстрелов и, окрашивая кровью белый лед, морж трепетался еще некоторое время у кромки льда. Его прибуksировали к пароходу и подняли на лебедке на палубу. Этот зверь весил не менее 40 пудов. Матросы его свеживали, и когда были вынуты внутренности, Нансен что-то долго хлопотал около них. Я полагал, что он интересуется содержимым желудка с целью выяснить, чем питается животное. Но я был несколько смущен, когда за обедом Нансен предложил нам отведать принесенные стюардом только что поджаренные на сковороде куски моржовой печени, которые он с большим аппетитом стал уплетать один за другим, как лакомое блюдо.

Дальнейшее наше плавание на севере в течение следующих дней вдоль Ямала мало чем отличалось от предыдущего. То мы выходили из полосы густых льдов, то они вновь сгущались, заставляя нас останавливаться в тумане и пережидать, пока у северной части Ямала мы не вышли из полосы льдов, и перед нами не засияло чистое море.

21-го августа дул свежий северо-восточный ветер и наш «Коррект» начал вновь покачиваться на волнах после спокойного плавания во льдах, которые, и при сильном ветре, препятствуют развитию морской волны. Более слабые из нас начали отдавать дань морю, вспоминая счастливые, спокойные дни, проведенные во льдах. Скоро исчезли из виду

серо-бурые песчаные обрывы, со скудной растительностью берегов Ямала и перед нами расстилалось на всем горизонте волнующееся море при ясной погоде.

Далеко севернее мы огибаем Белый Остров⁴⁵, низменные берега которого мы не видим и входим, 22-го августа, в полосу желто-коричневой грязной воды. Это река Обь вливает свои воды в Карское море. Мы зачерпнули ведро воды, которая оказалась слабосоленой смесью речной и морской воды, температура ее была плюс два градуса по Цельсию, тогда как температура воздуха плюс четыре градуса.

Был солнечный, теплый день. Около острова Вилькицкого⁴⁶, лежащего между устьями Оби и Енисея, снова была замечена полоса льда, которую пришлось обойти с севера и взять курс на низменный, песчаный остров Сибирикова⁴⁷, лежащий в устье Енисея. На пути к нему нам встретились еще две полосы проходимых льдов. Но с восточной стороны острова находились более густые льды и потому мы решили войти в Енисей с западной стороны острова. По мере нашего продвижения в этом направлении льды сгущались и становилось мелко, и 23-го августа мы повернули обратно с целью обойти остров с севера и идти по его восточной стороне. Окружая остров, мы попали на песчаную банку⁴⁸ и крепко засели на мели.

Попытки сняться полным задним ходом были безрезультатными. Всевозможные средства были пущены в ход, но пароход оставался на месте.

Было крайне обидно остаться здесь, миновав все препятствия и льды Карского моря. Работая при полном приливе задним ходом лебедками, завозными якорями, нам удалось, наконец, сняться, потеряв несколько часов в напряженной работе. На этот раз мы отошли подальше от отмелей острова, взяли курс к правому берегу Енисея. Хотя на пути нашем и виднелось много плавучего льда, нагнанного сюда северо-западным ветром, но эти льды нам были уже не страшны — мы были в устье реки. К вечеру показался остров Диксон, с прекрасной гаванью, открытой Норденшельдом при его первом плавании на Енисей и названного так в честь мецената, пожертвовавшего средства на его экспедицию. Около полуночи мы бросили якорь между правым берегом Енисея и островом. Ночь была ясная. На севере загоралась предрассветная заря. Мы были на половине к нашей цели. А я был у своих родных берегов — здесь Енисей вливал свои воды в Ледовитый океан.

Нам всем хотелось поскорее вступить на берег острова Диксон, где, по рассказам всех, посещавших его, можно было встретить и диких оленей, и белого медведя. 24-го августа, в первом часу утра, быстро была спущена шлюпка и скоро мы все высадились в бухте острова Диксон, про гавань которого Норденшельд писал: «Гавань эта, ныне пустая, в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей, которые будут способствовать сношению не только между Европой и Обскою и Енисейскою системами, но и между Европой и Северным Китаем».

Гавань эта лежала теперь перед нами, но и через 38 лет после ее открытия была также пустынна, как и в первый день ее открытия. В ней не было не только никаких кораблей, но и вообще каких-либо признаков жизни.

Солнце еще не всходило, но утренний предрассвет был достаточен для прицела. Мы вкладывали патроны в наши ружья, и один из них предназначался для зверя.

Я взглянул на Нансена и был удивлен его внешнему виду, так преобразился он, переодевшись в другое платье. Со дня выезда из Норвегии мы привыкли видеть его в длиннополом, черного сукна, пальто военно-морского образца, но без светлых пуговиц. В морского же типа фуражке, но без золотых галунов, в черных брюках, с обычной, в таких случаях, обувью. Таким мы его видели все время на палубе парохода, наверху у наблюдательной бочки, и при высадках в городах Норвегии, и на льду. Теперь же на нем была надета серая пиджачная пара, с короткими штанами, шерстяные спортсменские чулки, толстые ботинки, на голове была серого цвета шляпа, с какими-то необыкновенно широкими полями.

Мы все одновременно отправились на охоту, но так как за Нансеном было трудно держаться, он легко и быстро шагнул на своих длинных ногах по скользкой и кочковатой местами тундре, то мы стали скоро отставать, а затем и сами разбились в разных направлениях. Я взял на северо-запад, чтобы подойти к краю острова, обращенному к морю и еще раз взглянуть на картину пройденного пути — море с плавающими льдами, к которой вряд ли придется еще раз когда-нибудь вернуться. А затем подойти к северной и северо-восточной его части, чтобы посмотреть на море далее, к северо-востоку, в направлении Таймырского полуострова⁴⁹.

Природа острова значительно отличалась от виденных нами берегов Ямала. Это была волнистая тундра, на которой в разных местах возвышались скалистые утесы, за которыми, в углублениях, мало доступных влиянию солнца, пятнами лежал еще твердый снег. Почва под ногами, из смеси глины и песка, была покрыта негустой травой и мхом, которые и служат хорошим кормом для диких оленей. Поближе к утесам лежали большие каменистые валуны, отколовшиеся от скал, как результат разрушения от выветривания, воды, морозов. Из-под снега бежали по маленьким долинкам ручейки. Вблизи них по обеим сторонам ярко зеленела травка, пестрые весенние желтенькие цветы и одинокие незабудки, в то время как подальше от ручейка трава имела полусохший, желтовато-бурый осенний цвет. Вот уголок земли, где весна сходится с осенью. Рассматривая ближе лежавший неподалеку снег, я заметил на нем большие, бледно-розовые пятна, переходившие временами в густо-розовые. Это явление, которое я наблюдал впервые, довольно распространенное, как объяснил мне потом Нансен, на снегах крайнего севера и зависит от развития на снегу низших организмов, дающих такую окраску. Иногда в такую окраску поддержаны значительные пространства снега.

Я подошел, наконец, к краю берега и долго не мог оторваться от раскрывшейся передо мною картины. На море был полный штиль, на зеркальной поверхности воды неподвижно стояли редко разбросанные, разной величины, ледяные поля. Весь северо-восток неба горел яркими золотистыми лучами, переходившими в ярко-красные. Они окрашивали своими цветами и эту холодную стальную воду, и льды. Кругом была мертвая тишина, не было слышно ни крика птиц, ни жужжания мух, ни пения комара, которые обычно наполняют звуками тундру в летнее время, в местах южнее отсюда. Словно все притихло перед этим величием природы. Я подошел по берегу к другому концу острова, откуда было видно, как правый, такой же возвышенно-холмистый берег Енисея, поворачивает на северо-восток и теряется в синеватой дымке дали. Около берегов были разбросаны небольшие, такие же, как и окружающие Диксон, каменистые островки, напоминавшие мне шхеры Норвегии. Опоясанные белым кольцом еще не растаявшего снега, они отражались в стальной глади моря. Так вот каково оно — это море, куда вливается наш Енисей, о котором у меня в детстве слагалось совершенно иное представление.

По словам инородцев, посещавших, иногда, побережье Ледовитого океана в погоне за дикими оленями, они находили в разных местах, особенно около устьев рек, впадавших в море, дальше на восток от Енисея, полуразрушенные избы, построенные из толстых бревен плавника; приносимого с верховьев рек и в изобилии разбросанного по берегам океана. Все это ныне лишь молчаливые свидетели когда-то оживленной здесь жизни. О времени постройки этих изб и жизни в них никто из живущих не мог ничего рассказать.

Откуда-то стал набегать туман, закрывший передо мной картину моря и берегов, и я поспешил к нашей лодке. Временами наваливался такой густой туман, что приходилось ориентироваться по компасу, чтобы не уйти в сторону. Иногда туман рассеивался и в один из таких моментов к берегу заливчика, около которого я проходил, подлетела пара уток, села на воду на расстоянии ружейного выстрела. Я убил одну из них.

Когда мы все вернулись к лодке, оказалось, что это был единственный трофей всей нашей группы охотников. Нансен рассказал, что встретил стадо диких оленей, в 14 голов, но когда он подобрался к ним на расстояние выстрела, то нашел густой туман. В таких условиях он не решился сделать выстрел, опасаясь убить вместо оленя кого-нибудь из нас, бродивших врассыпную. Когда туман несколько рассеялся, олени, зачуввав опасность, исчезли. Мы вернулись на корабль.

За время нашей двухдневной стоянки в гавани острова Диксона мы еще раз посетили остров и обошли его кругом. С целью найти какие-нибудь следы затерявшихся экспедиций Русанова⁵⁰, Брусилова⁵¹ и Седова⁵². Мы внимательно осмотрели небольшой склад, в котором хранились доставленные капитаном Коломейцевым запасы угля, теплой одежды и других предметов для экспедиции «Зари»⁵³, зимовавшей у берегов Таймырского полуострова. По освобождению ото льда «Заря» должна

была вернуться на Диксон для пополнения этими запасами, но она продолжала дальше на восток к Ново-Сибирским островам, и доставленные запасы так и оставались нетронутыми в бараке более десятка лет. Все это с убедительностью доказывало, что ни одна из упомянутых экспедиций не посетила устья Енисея и не использовала столь необходимых для нее запасов.

В день нашего отъезда, за нашим дневным завтраком и за заздравным бокалом по случаю прибытия на Енисей и нашего дальнейшего продвижения в глубь Сибири⁵⁴, я приветствовал Нансена и других наших спутников, как дорогих гостей Сибири.

Архив РАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–49. Подлинник. Машинопись.

Примечания

¹ Здесь и далее даты указаны по старому стилю.

² «Инородцы» — в дореволюционной России так называли нерусское население Сибири и других регионов страны. В 1822 г. был принят законодательный акт, составленный при участии М.М.Сперанского — «Устав об управлении инородцев». По уставу нерусские народы Сибири («инородцы») подразделялись на «оседлых», «кочевых» и «бродячих». «Оседлые инородцы» — главным образом, сибирские татары; «бродячие инородцы» — ненцы, коряки, юкагиры и др. охотничьи народы Северной Сибири; «кочевые инородцы» — буряты, якуты, эвенки, хакасы и др.

³ Остяки — до 30-х гг. XX в. название хантов. Ханты (самоназвание хантэ — человек), народ угорской группы. Живут по Оби, Иртышу и их притокам в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах Тюменской области, а также в Томской области. Говорят на хантыйском языке. Этногенез хантов начался с конца 1-го тыс. до н. э. на основе смешения аборигенов и пришлых угорских племен. Ханты родственны манси.

⁴ Тромсё (Tromsø) — город на севере Норвегии, на небольшом островке близ острова Сёр-Квалё в Норвежском море.

⁵ «Фрам» (норвежское Fram — вперед) — норвежское экспедиционное полярное судно. Построено в 1892 г. по заказу Ф.Нансена. В 1893–1896 гг. дрейфовал в Арктике от Новосибирских островов к северу от Шпицбергена сначала (до 1895 г.) под руководством Нансена, затем О.Свердруп. В 1898–1902 гг. Свердруп совершил на нем плавание в северную часть Канадского Арктического архипелага. В 1910–1912 гг. Рауль Амундсен плавал на «Фраме» в Антарктике. «Фрам» установлен в музее-павильоне в Осло.

⁶ Виггинс Иосиф — английский мореплаватель, в 70-е гг. XIX в. заинтересовался проблемой определения возможности постоянного сообщения между сибирскими реками и портами Англии. По приглашению известного поборника освоения Северного морского пути, русского промышленника М.К.Сидорова Виггинс совершил плавание из Сандерленда (Великобритания) через льды Карского моря в устье реки Оби на пароходе «Диана». Летом 1876 г. Виггинс вновь отплыл к устьям сибирских рек на пароходе «Темза». 23 ноября 1876 г. экспедиция прибыла к устью Курейки, впадающей в Енисей в ста верстах от Туруханска. В дальнейшем (до 1894 г.) Виггинс совершил еще одиннадцать плаваний в устье Оби и Енисея, чем положил начало торговому мореплаванию через ледовитое Карское море.

⁷ Шпицберген (Spitsbergen) (древнерусское название — Грумант, древнескандинавское и современное норвежское — Свальбард) — архипелаг островов в Северном Ледовитом океане. Территория Норвегии.

⁸ *Иогансен Фредерик Яльмар* (1867–1913) — норвежский полярный путешественник. В 1893–1896 гг. участвовал в арктической экспедиции Ф.Нансена на дрейфующем судне «Фрам». Сопровождая Нансена, прошел на лыжах по дрейфующим льдам до 86°14' с. ш., что явилось рекордом в продвижении к Северному полюсу. В 1910–1912 гг. участвовал в южнополярной экспедиции Р.Амундсена; зимовал на антарктической базе экспедиции «Фрамхейм» в шельфовом леднике Росса. Именем Иогансена названы мыс на Земле Георга (Земля Франца-Иосифа) и мыс на о. Нансена (архипелаг Норденшельда).

⁹ 7 июня 1905 г. Норвегия отделилась от Швеции в результате расторжения Шведско-норвежской унии 1814–1905 гг. Отделение было оформлено шведско-норвежскими Карльстадскими соглашениями 1905 г.

¹⁰ *Эдуард VII* (1841–1910) — с 1901 по 1910 г. король Англии.

¹¹ Кильским мирным договором Дании со Швецией (1814) Норвегия (без ее древних владений в Северной Атлантике) была уступлена Швеции «в полную собственность».

Шведско-норвежская уния 1814–1905 гг. — государственно-правовое объединение Швеции и Норвегии на основе реальной унии. Навязана Норвегии Швецией силой оружия. Вступила в силу 4 ноября 1814 г. с избранием королем Норвегии шведского короля Карла XIII. Отношения сторон в унии регулировал «Государственный акт» (Riksakt) от 6 августа 1815 г., принятый парламентами обоих государств. Швеция и Норвегия имели общее дипломатическое ведомство, каждая из них сохраняла свои законы, управление, суды, церковь. Назначение королем членов норвежского правительства проводилось по рекомендации стортинга. Стортинг стал центром борьбы норвежцев против унии, ее расторжению способствовала и благожелательная в отношении Норвегии позиция России и Великобритании. 7 июня 1905 г. стортинг принял резолюцию о расторжении унии. Расторжение унии было оформлено шведско-норвежскими Карльстадскими соглашениями 1905 г.

¹² Каяк — небольшая промысловая лодка, в прошлом широко распространенная у многих народов Арктики.

¹³ Тронхейм (Trondheim) — город и порт на северо-западе Норвегии, на берегу Тронхеймс-фьорда. Древняя столица Норвежского королевства.

¹⁴ Шхеры (шведское, единственное число — skär) — скалистые острова, разделенные узкими проливами и заливами вблизи сложно расчлененных берегов морей. Фьорды, фиорды (норвежское, единственное число — fjord) — узкие, извилистые и глубокие заливы горного побережья.

¹⁵ Ньюкасл, Ньюкасл-эпон-Тайн (Newcastle upon Tyne) — город в Великобритании. Административный центр графства Нортамберленд. Порт в устье р. Тайн, близ ее впадения в Северное море.

¹⁶ *Иоганн Самуэльсен* — в 1913 г., «лет тридцати с небольшим», капитан парохода «Коррект», запасной офицер норвежского флота. Самуэльсен лично, вместе с владельцем, покупал пароход «Коррект» в 1908 г. и являлся его капитаном в течение нескольких лет, совершая рейсы с грузом по Средиземному морю.

¹⁷ В 1876 г. английский мореплаватель И.Виггинс совершил плавание на паровой яхте «Темза» по Карскому морю в реку Енисей и прибыла к устью Курейки, впадающей в Енисей в ста верстах от Туруханска. Из Туруханска английский путешественник намеревался выйти к устью Енисея и затем вернуться в Англию, но, спускаясь по Енисею, пароход сел на мель в районе современной

Игарки в двухстах верстах от Курейки. «Темза» могла сняться с мели только сбросив весь гранит, подаренный Виггину русским промышленником М.К.Сидоровым за открытие входа в Енисей, но и это не помогло. Виггину пришлось продать пароход енисейским пароходовладельцам и за шесть тысяч рублей отправить команду сухим путем в Англию.

¹⁸ *Шредер-Штранц* — лейтенант Военно-морских сил Германии на судне «Герцог Эрнст» совершил экспедицию к северным берегам Шпицбергена. Это слабо подготовленное плавание и зимовка закончились гибелью более половины немецких и норвежских полярников (в том числе и руководителя экспедиции). Лишь капитан германского судна Ритшер добрался до конечной точки похода — бухты Адвент (Земля Франца-Иосифа).

¹⁹ Мол (итальянское — *molò*, от латинского *moles* — масса, насыпь) — оградительное сооружение, защищающее портовую акваторию от волнения и при-мыкающее одним концом к берегу.

²⁰ Нордкап (Nordkapp) — мыс на о. Магере, в Норвегии.

²¹ *Иогансен Ганс Кристиан* — ледовый лоцман (*eislotsen*) на судне «Коррект». Иогансен хорошо знал форватер плавания «Корректа» по своим прежним многочисленным рейсам по Ледовитому океану. Во время экспедиции Н.А.Э.Норденшельда на «Вега» в 1878 г. он командовал пароходом «Лена», ведя его из Норвегии вдоль берегов Сибири к устью Лены. Затем он поднялся по этой реке до Якутска, а после того много лет водил пароходы по Лене. В 1883—1884 гг. он командовал пароходом А.М.Сибирякова «Норденшельд», с которым должен был добраться до устья Енисея, но неблагоприятный в смысле льдов год, а также другие препятствия помешали ему выполнить этот план. После того он приобрел промысловое судно «Гоя» [«Гойя»] и несколько лет плавал с ним по Ледовитому океану, пока в 1901 г. не продал судно Роальду Амундсену, совершившему на нем свой знаменитый рейс через Северо-Западный проход. В последнее время (до 1913 г.) капитан Иогансен командовал небольшим пароходом «Виктория», совершавшим рейсы по Ледовитому океану.

²² *Сибиряков Александр Михайлович* (1849—1893) — русский золотопромышленник, исследователь Сибири. Окончил политехникум в Цюрихе. Финансировал полярные экспедиции Н.А.Э.Норденшельда (1878—1879), А.В.Григорьева (1879—1880), а также издание трудов по истории Сибири. В 1880 г. предпринял попытку пройти на шхуне через Карское море в устье Енисея. В 1884 г. на пароходе «Норденшельд» прошел до устья Печоры, далее на речном пароходе вверх по реке, а затем перевалил через Урал на оленях и далее по реке Тоболу до Тобольска. Сибиряков внёс значительный вклад в дело экономического освоения Сибири. Его именем названы остров в Карском море и ледокол.

²³ Миля (англ. *mile*) — единица длины, применяемая, главным образом, в морском деле. В большинстве стран применяется морская миля, равная, согласно решению Международной гидрографической конференции (1929 г.), — 1,852 км.

²⁴ Лот (от голландского *lood*) — навигационный прибор для измерения глубины воды с борта судна.

²⁵ Сажень — старая русская мера длины.

²⁶ Ямал (по-ненецки — конец земли: я — земля и мал — конец) — полуостров в Азии, на севере Западной Сибири. Омывается заливами Карского моря — Байдаратской и Обской губами.

²⁷ Верста — старая русская мера длины (путевая).

²⁸ Байдаратская Губа — залив в южной части Карского моря, между берегом материка и полуостровом Ямал.

²⁹ Зыряне — устаревшее название народа коми.

³⁰ Самоеды (в русских источниках также самоедь, самоедины) — старое название народов, говорящих на самодийских языках — ненцев (самоеды, самоеды-юраки), энцев (енисейские самоеды), неанасан (самоеды-тавгийцы), селькупов (остяко-самоеды). О происхождении названия самоеды единого мнения нет. Наиболее распространенная версия возводит его к словосочетанию самэ-еднэ, т. е. «земля саамов». Предполагается, что в ходе освоения Европейского Севера русские перенесли это название, первоначально употреблявшееся применительно к саамам (лопарям), на ненцев и другие родственные им народы. В современной исторической и этнографической литературе вместо название самоеды употребляется название самодийцы.

³¹ Обдорск — прежнее (до 1933 г.) название г. Салехарда. Основан в 1595 г. как острог. Обдорск — произошло от названия р. Обь и слова языка коми «дор» — место возле, около чего-нибудь; однако ненцы издавна называли город Салехардом, что означает «поселение на мысу». В XVIII — начале XX вв. входил в Березовский уезд Тобольской губернии.

³² Губа — поморское название далеко вдающихся в сушу морских заливов и бухт на севере России, в которые обычно впадают крупные реки (например, Онежская Губа, Обская Губа).

³³ Фут (англ. foot — ступня) — единица длины.

³⁴ Эскимосы — народ, расселенный от восточной оконечности Чукотки до Гренландии.

³⁵ Лапландцы — употреблявшееся до начала XX в. название народа саамов (лопарей). Саамы, лопари, лапландцы (самоназвание саами) — народ, живущий в России на Кольском полуострове, в северных районах Норвегии, в Швеции и Финляндии.

³⁶ Нарты — узкие длинные санки с плоским деревянным настилом. Передвигаются ручной тягой, упряжкой северных оленей или собак. Применяются на севере Европы, Азии и Америки.

³⁷ Номады — пастбищники-кочевники. Номадизм (от греческого — nomās, родительный падеж — nomādos — кочующий). Кочевничество, номадизм — особая форма хозяйственной деятельности и связанного с ней образа жизни. Термин в основном применяется к образу жизни скотоводов аридной (засушливой) зоны, но иногда употребляется и по отношению к более архаическим хозяйственно-культурным типам бродячих охотников и собирателей.

³⁸ Торосы — нагромождения обломков льдин в ледяном покрове морей, рек, озер. Среди форм торосообразования различают: гряды, барьеры, ропаки, стамухи (отдельные нагромождения, сидящие на мели).

³⁹ Сочинение Н.А.Э.Норденшельда о его знаменитом плавании 1878—1879 гг. на пароходе «Вега» в пяти книгах «Vega-expeditionens vetenskapliga Yakttagelser» издано в Стокгольме (Швеция) в 1882—1887 гг. Русский перевод «Плавание на «Вега»», т. 1—2 издан в Ленинграде в 1936 г.

⁴⁰ Норденшельд Нильс Адольф Эрик умер 12 августа 1901 г.

⁴¹ Припай — вид неподвижного морского ледяного покрова, имеющий наибольшее развитие вдоль изрезанных берегов и между островами в Арктике и Антарктике.

⁴² Пак (английское — pack) — паковый лед, многолетний полярный морской лед, просуществовавший более 2 годовых циклов нарастания и таяния.

⁴³ Свердруп Отто (1855—1930) — норвежский полярный путешественник. Спутник Ф.Нансена в его экспедиции в Гренландию в 1888—1889 гг. и капитан «Фрама» во время экспедиции в Центральную Арктику в 1893—1896 гг. В 1898—1902 гг. предпринял самостоятельную экспедицию на «Фраме» в Канадский арк-

тический архипелаг, где открыл несколько островов и обследовал архипелаг Парри. В 1914 г. по приглашению русского правительства участвовал в поисках без вести пропавших экспедиций В.А.Русанова и Г.Л.Брусилова и оказал существенную помощь гидрографической экспедиции на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», зазимовавших во время сквозного похода у берегов Таймыра. В 1921 г. по приглашению Советского правительства участвовал в проведении Карской экспедиции.

⁴⁴ Как уже отмечалось, дата написания этих воспоминаний С.В.Востротиним не указана.

⁴⁵ Белый — остров в Карском море, отделен от полуострова Ямал проливом Малыгина.

⁴⁶ Вилькицкий Борис Андреевич (1885–1961) — русский гидрограф-геодезист. В 1913–1915 гг. начальник гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач», целью которой было освоение Северного морского пути. В плавании 1913 г. экспедиция открыла Северную Землю, остров, названный именем Вилькицкого, острова Малый Таймыр и Старокадомского. В 1914 — 1915 гг. экспедиция совершила первое (сквозное) плавание из Владивостока в Архангельск. В 1920 г. эмигрировал в Англию.

⁴⁷ Сибирякова остров — Кузькин остров, в южной части Карского моря. Назван в 1878 г. Н.А.Э.Норденшельдом в честь А.М.Сибирякова.

⁴⁸ Банка — участки морского дна, над которыми глубины значительно меньше окружающих. Банки с малыми глубинами опасны для судов.

⁴⁹ Таймыр, Таймырский полуостров — самый северный полуостров Азии между Енисейским заливом Карского моря и Хатангским заливом моря Лаптевых.

⁵⁰ Русанов Владимир Александрович (1875–1913) — русский исследователь Арктики. Окончил Орловскую духовную семинарию (1897). В 1903 г. эмигрировал во Францию, где окончил Парижский университет (1907). В 1907 г. посетил Новую Землю, по берегу прошел пролив Маточкин Шар. В 1908 и 1909 гг. был участником, а в 1910 и 1911 гг. — руководителем научных экспедиций на Новую Землю; впервые пересек пешком остров Северный и на моторно-парусных судах обошёл вокруг Новой Земли. В 1912 г. возглавил экспедицию на боте «Геркулес» по обследованию угленосных районов Шпицбергена; затем отправился в плавание вокруг мыса Желания и пропал без вести со всем экипажем (время и обстоятельства гибели экспедиции остались невыясненными). В 1934 г. на островах у западного побережья Таймыра были обнаружены деревянный столб с надписью «Геркулес 1913» и некоторые вещи участников экспедиции. Именем В.А.Русанова названы бухта и полуостров на Новой Земле.

⁵¹ Брусилов Георгий Львович (1884–1914) — русский исследователь Арктики, лейтенант флота. В 1910 — 1911 гг. участвовал в гидрографической экспедиции на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач»; плывал в Чукотском и Восточно-Сибирском морях. В 1912 г. возглавил экспедицию на парусно-моторной шхуне «Св. Анна», целью которой было пройти по Северному морскому пути из Атлантического в Тихий океан. Пройдя в середине сентября через Югорский Шар в Карское море, «Св. Анна» была затерта у западного берега полуострова Ямал льдами и вовлечена в дрейф на север. Весной 1914 г. когда шхуна дрейфовала к северу от Земли Франца-Иосифа, часть экипажа покинула судно и пешком направилась по дрейфующим льдам на юг. Оставшиеся в живых В.И.Альбанов (штурман экспедиции) и матрос А.Конрад были спасены экспедицией Г.Седова на судне «Св. Фока». Дальнейшая судьба экспедиции Брусилова неизвестна.

⁵² Седов Георгий Яковлевич (1877–1914) — русский исследователь Арктики. В 1902–1903 гг. участвовал в гидрографической экспедиции в Северном Ледови-

том океане. В 1909 г. начальник экспедиции по описи устья р. Колымы, в 1910 г. обследовал Крестовую Губу на Новой Земле. В 1912 г. выступил с проектом санной экспедиции к Северному полюсу. Царское правительство отказалось выделить средства, и экспедиция была организована на частные средства. 14(27) августа 1912 г. судно «Святой Фока» вышло из Архангельска и у Новой Земли из-за непроходимых льдов стало на зимовку. К Земле Франца-Иосифа экспедиция подошла только в августе 1913 г., но из-за отсутствия угля стала в бухте Тихой на вторую зимовку. 2(15) февраля 1914 г. Г.Я.Седов, заболевший цингой, и сопровождавшие его матросы Г.В.Линник и А.М.Пустотный на трех собачьих упряжках вышли к Северному полюсу. Не дойдя до о. Рудольфа, Седов умер и был похоронен на мысе Аук этого острова.

⁵³ «Заря» — парусно-моторная шхуна русской арктической экспедиции 1900—1902 гг. Петербургской АН под командой Э.В.Толля. Экспедиция работала в районе Новосибирских островов. После 2-х зимовок у острова Таймыр и на острове Котельном 8 сентября 1902 г. «Заря» пришла в бухту Тикси, где была выброшена на мель и оставлена участниками экспедиции.

⁵⁴ События дальнейшего путешествия описаны С.В.Востротинным в статьях: «Вверх по Енисею» (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 3); «С Нансеном в Петербург. Обратное возвращение в Европу по Сибирской железной дороге» (Там же. Д. 2).