

УДК 94

Т. А. Шрадер

НОРВЕЖСКИЙ ПОЛЯРНЫЙ КАПИТАН ОТТО СВЕРДРУП

ШРАДЕР Татьяна Алексеевна – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник. Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого Российской академии наук. 199034, Университетская наб., 3, Санкт-Петербург, Россия. E-mail: tatyana.schrader@gmail.com.

Отто Свердруп (1854–1930) был известным норвежским полярным капитаном. Он принимал участие во многих полярных плаваниях и был очень опытным исследователем. Свердруп участвовал в полярных научных экспедициях совместно со своим другом Фритъофом Нансеном. В 1888–1889 Свердруп прошёл на лыжах по Гренландскому глетчеру совместно с Фр. Нансеном и его командой. О. Свердруп дважды был капитаном на норвежском полярном судне «Фрам». 1. 1893–1896гг – в Ледовитом океане дрейфовал в качестве капитана судна. Руководил экспедицией Фр. Нансен. 2. 1898–1902 – был на борту «Фрама» как капитан и руководитель экспедиции. Задачей похода были исследования неизвестной части Канадского архипелага в Центральной Арктике. За ценный вклад в исследования полярных районов норвежское правительство наградило его Норвежским крестом Святого Улафа.

В начале XX столетия О. Свердруп пытался найти ушедшие в полярные походы русские экспедиции, помогал застрявшим во льдах Карского моря двум русским гидрографическим судам. В 1920-ые годы участвовал в транспортировке грузов на Севере, был капитаном на советском ледоколе «Ленин».

ОТТО СВЕРДРУП; ПОЛЯРНЫЙ КАПИТАН; ПОЛЯРНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

О жизни и деятельности Отто Неймана Кнопф Свердрупа сохранилось незначительное число изданий. В 1934 году вышла книга на норвежском языке – D. Kokk. “Otto Sverdrups liv” (Д. Кукк, “Жизнь Отто Свердрупа”) [1]. Отто Свердруп опубликовал 2 книги на норвежском: в 1903 г.: двухтомное издание объёмом более 1000 страниц “Nyt Land: fire aar i arktiske egne” (Новая Земля: четыре года в арктических просторах) [2] и в 1928 году “Under Russisk flag” (Под русским флагом) [3]. На сайтах

интернета можно найти небольшие статьи о нём. Род О. Свердрупа берёт начало в Норвегии в области Ёстбю, и впервые имя основателя этого рода Педера Микельсена (Peder Michelsen) упоминается в 1620 г. Отец Отто Свердрупа владел крупными усадьбами, кирпичными заводами и лесом, был конезаводчиком. Мать Отто – Петра, урождённая Кнопф, была из состоятельной семьи. Женился Свердруп на кузине Грете Андреа Энгельшён и у них было трое детей.

Отто Свердруп родился 31 октября 1854 года, рос уравновешенным, весёлым мальчиком, с твёрдым характером. Воспитанием братьев занимался их дед Петер Радульф Кнопф, человек старой школы, закалял их характеры, учил пользоваться различными домашними инструментами, подковывать лошадь, ремонтировать одежду и др. С ранних лет научил их ходить на лыжах и кататься на коньках. В 10 лет Отто получил ружьё и ходил по лесам отцовской усадьбы на охоту. В 14 лет Отто впервые застрелил медведя [1, s. 10–11]. В 17-летнем возрасте молодой человек вышел в море и 3 года плавал на норвежских судах в другие страны. В 1875 году он сдал в Кристиании (старое название столицы Норвегии – Осло) экзамен на штурмана, а через несколько лет экзамен на судоводителя. Имея на руках удостоверения, молодой Отто ходил штурманом на норвежских парусных судах. С 1882 по 1886 О. Свердруп на нескольких американских шхунах ходил в восточные страны и в Вест-Индию. У него появился богатый опыт работы в море на судах различного вида.

Летом 1897 г. стали популярными плавания туристов на Шпицберген на судне «Лофотен», на котором капитаном был О. Свердруп. На борту были норвежские и иностранные туристы. Цели у туристов были самые различные. Среди иностранцев был и известный русский адмирал Макаров, изучавший ледовые условия в связи с планами строительства ледокола, который должен был дойти до Северного полюса. Адмирал Макаров и О. Свердруп долго беседовали, высказывали свои мнения об осуществлении плана. Адмирал Макаров построил в 1901 г. ледокол «Ермак», который дошёл до Земли Франца Иосифа [1, s. 17]. Можно сказать, что на протяжении жизни О. Свердрупа не оставлял Шпицберген без своего внимания В конце 1880-х годов первое знакомство с ледовыми

условиями вокруг Шпицбергена капитан получил во время промыслов с известным ледовым шкипером.

Зимой 1887–1888 гг. Отто Свердруп жил в селении Намсом, где брат Фр. Нансена, юрист Александр Нансен имел свой дом. Они часто общались, ходили в лыжные походы. Александр был очень высокого мнения об Отто и рекомендовал взять его в поход. Сразу же Фр. Нансена направил телеграмму Свердрупу с приглашением. Отто согласился. Экспедиция Нансена состояла из 6 человек – четыре норвежца и два лопаря (саама).

Экспедиция собралась в городе Лейт в Шотландии в начале мая 1888 г. и далее они шли на датском корабле «Тура», прибыли в Рейкьявик 18 мая. Предполагалось, что с северо-западного побережья они дойдут на промысловом судне «Джансон» до Гренландии. Но изменившаяся погода смешала их планы, им пришлось менять суда. Фритьоф Нансен решил попытаться в районе Сермикк-фьорда пройти через дрейфующий лёд к суше. У экспедиции была одна лодка, вторую получили от капитана судна. Экспедиция началась очень трудно. Лодку несло течением на юг. Надо было справляться с огромными льдинами, большим весом груза в лодках. 20 июля Фр. Нансен распорядился идти всем спать. О. Свердруп стоял на ночной вахте, остальные спали в палатке. Как раз в эту ночь проявилось его хладнокровие, непоколебимое спокойствие в момент опасности. Вода почти заливала льдину. Нансен слышал в палатке плеск воды. О. Свердруп несколько раз хотел объявить тревогу. Но он внимательно следил за ситуацией. Утром все увидели, что их льдину вынесло прямо к суше, ребята взяли лодку, поставили на воду и пригребли к мысу Билле. Они шли на лодках на север, дошли до Умвик, где экспедиция пошла по льду на север. Погодные условия были очень плохими, так что за 12 дней они смогли пройти 75 км. Последняя высота на горной вершине, покрытой снегом и льдом, была 2600м, температура – 32°. Их целью было селение Годтхоб, которое находилось севернее. Идти сушей было долго и чрезвычайно трудно. Тогда команда соорудила из паруса и ивовых стволов и веток удивительную лодку. Она выдержала весь груз. Это знаменательное сооружение – первая и последняя попытка судостроения Нансена и Свердрупа. И во время похода, и в Годтхобе шли разговоры об экспедиции

к Северному полюсу. Прибыв в Годтхоб 3 октября, они узнали, что последний корабль в Данию ушёл. Участниками экспедиции была предпринята попытка воспользоваться услугой эскимоса, который бы мог догнать корабль в Ивигтут, с просьбой забрать их. Эскимос догнал на кайякке корабль, но капитан отказался заходить за этой группой, ссылаясь на ряд причин. И теперь Нансен и его товарищи должны были провести зиму до весны или лета в Гренландии. Но большим утешением было то, что капитан взял письмо Нансена с известием об удачном прохождении экспедиции по льду через Гренландию. Зимовка в Годтхобе прошла очень удачно. Фр. Нансен и О. Свердруп изучали быт и культуру эскимосов. Местные люди прекрасно относились к гостям, они встречались, веселились, научились управлять кайяком. Особые успехи были у Отто Свердрупа, и он приобрёл там 2 такие лодки для пользования ими на родине. 15 апреля 1899 г. в Годтхоб прибыл датский пароход «Витбьёрн». Через несколько дней вся команда, распростившись с гостеприимными хозяевами, отправилась домой. Прибыли они в Копенгаген 21 мая. И началась утомительная пора путешествия – приёмы, интервью, встречи. В газетах Норвегии сообщалось о прибытии экспедиции. В Норвегию шли на норвежском судне. Везде им оказывали сердечное внимание.

Шторм восхищения и славы постепенно ушёл, участники экспедиции разъехались по домам. Но Фр. Нансен был полон деятельности, разрабатывал новый план нового похода на Север. Весной 1890 г. учёный представил этот план на заседании Норвежского географического общества в Кристиании (Осло), по которому предлагалось построить крепкий и большой корабль для прохода в Северо-восточном проходе мимо Новосибирских островов, встать в дрейф и проследовать по возможности до Северного полюса, а затем выйти в открытые воды между Шпицбергенем и Гренландией. В качестве примера была взята судьба американского судна «Жаннета», которое в 1881 г. было раздавлено льдом у Новосибирских островов, а через 3 года, продрейфовав во льдах, было обнаружено у юго-западных берегов Гренландии. Фр. Нансен полагал, что крепкое полярное судно может также совершить такой дрейф. Смелый план был принят в Норвегии, но в 1892 г. он не получил поддержки в Географическом обществе в Лондоне. Но росла уверенность в исполнении этого плана: в

Норвегии Стортинг (Норвежский парламент) выделил на осуществлении экспедиции 200 000 крон, большую поддержку оказывали норвежские предприниматели. Большая сумма денег требовалась на строительство судна. И снова Стортинг выделит 80 000 крон, многие частные лица субсидировали строительство. Вся экспедиция обошлась в более 400 000 крон. Известный судостроитель Колин Арчер сконструировал и под его руководством корабль под именем «Фрам» был создан [1, s. 32].

Но лучшего капитана на этом полярном судне чем Отто Свердруп никто не мог найти. Этот полярный капитан принимал активное участие при строительстве «Фрама», давал советы, основанные на его опыте плавания в полярных водах, и все его предложения воплощались в жизнь. Фр. Нансен сформировал команду, состоящую из 13 человек. Оборудование и провиант рассчитаны на 5 лет. В Хабаровске около Югорского шара команда получила 36 сибирских собак, посланных туда русским бароном К. Толлем, известным исследователем Северной Сибири. Первая экспедиция на «Фраме» была оснащена прекрасным техническим оборудованием для наблюдений за природными явлениями, провиантом, да и само судно было великолепным. В пасмурный день, 24 июня 1893 г., «Фрам» отчалил.

Пройдя Ямал, пройдя свободные ото льда воды, судно пошло в северо-восточном направлении. Пока условия позволяли, «Фрам» прошёл мыс Челюскин, шёл вдоль полуострова Таймыр, бухты Хатанга до устья реки Оленёк. После этого курс снова поменялся на северо-восточный и после Новосибирских островов, 22 сентября, они вошли в паковый лёд. Начался первый зимний дрейф. Об условиях жизни команды, работы проводимой ею во время нахождения «Фрама» во льдах подробно описано в работах, рассказывающих о жизни и деятельности руководителя экспедиции – Фритьофа Нансена. После двухлетнего дрейфа судна во льдах Ледовитого океана стало ясно, что вряд ли «Фрам» будет двигаться к северу. Поэтому Фр. Нансен решил пойти в поход вместе со штурманом Теодором Юхансенем на собачьих упряжках к Северному полюсу, а затем вернуться к Шпицбергену или к Земле Франца Иосифа. Этот смелый план подробнейшим образом обсуждался с Отто Свердрупом, который считал его обоснованным. Вопрос обсудили с командой, которая поддержала его.

Зима второго года дрейфа была посвящена подготовке к походу, но при этом надо отметить, что все научные наблюдения проводились в очень строгом порядке. 14 марта 1895 года Фр. Нансен и Т. Юхансен покинули «Фрам». Это путешествие не привело их к Северному полюсу, но оно было невероятно мужественным, полным смертельных опасностей полярным подвигом.

Как обстояли дела с «Фрамом»?

Перед походом к Северному полюсу Фр. Нансен передал О. Свердрупу письмо-«инструкцию», в котором он передавал полное руководство судном капитану О. Свердрупу. Он должен был сохранять жизнь людей, их благополучие, но если по какой-либо причине будет необходимо покинуть корабль, то это надо было бы сделать. Рассчитывать время и путь следования Нансен предлагать совершать О. Свердрупу. Условия дрейфа второго года был различным, в основном корабль дрейфовал в западном направлении. Члены команды рассчитывали прибыть домой той же осенью, но поскольку условия для этого не складывались, они принимали отсрочку спокойно. Предполагалась уже третья зима дрейфа. Запас провианта у них был на 2–3 зимовки. Члены команды были здоровы. Зима 1895–1896 годов прошла так же, как и прошлая. Люди были заняты различного рода работой, занимались физическим трудом. Научные наблюдения и измерения глубин велись непрерывно. Во льду появилось много трещин. 17 мая, национальный праздник Норвегии, отмечали традиционным образом, т.е. маршем с флагом, салютом и очень вкусным обедом.

После 17 мая машина судна была подготовлена для хода, винт разморожен, 19 мая запущен пар, впервые после осени 1893 г. впервые запустили машину.

29 мая полярники дали ход «Фраму», запустили заряд в лёд – 50 кг пороха, но «Фрам» только чуть-чуть встряхнуло. 2 июня попытка была удачной. 12 августа вошли в тонкий новый лёд, идти стало легче. 13 августа шли хорошими ходом, вскоре в тонком льду, затем среди больших льдин, открывавших движение на юг. В 3 часа дня того дня прошли мимо последней льдины. В 7 часов утра увидели парус, и Свердруп направил курс, чтобы получить сведения о Нансене и Юхансене.

Команда чрезвычайно обрадовалась встрече с промышленным судном соотечественников, но никто не знал о судьбе Фр. Нансена и его спутника. Ночью корабль подошёл к Шпицбергену. Ребята на «Фраме» не видели земли 1041 день[1, s. 42].

15 августа судно вышло в море, 20 августа причалили на Шярвёй. О. Свердруп сразу пошёл к телеграфной станции, разбудил телеграфиста в 2 часа ночи. Телеграфист сообщил, что Нансен и Юхансен прибыли в Вардё, в тот момент они находились в Хаммерфесте и теперь шли в Тромсё на судне «Отарио».

В 10 часов утра «Фрам» отправился в Тромсё для встречи с Нансеном и Юхансеном, и уже 8.30 вечером сотни людей с флагами встречали судно. 21 августа в 4 часа вечером прибыл «Отарио» с доктором Нансеном и Юхансеном. После 17 месяцев расставания полярная экспедиция снова вместе. О возвращении «Фрама» из Тромсё в Кристианию (Осло), о праздничных приёмах, восторге, с которым воспринимали экспедицию в Тронхейме, Бергене, в столице – всё это прекрасно описано в книгах о Нансене. Во многих праздничных речах, словах, похвал как от короля и всех их окружающих, никто не забыл о вкладе Отто Свердрупа, который уникальным умением провёл на судне год в полярных льдах и твёрдой рукой разорвал лёд для выхода из опасности застрять там.

В сентябре 1896 г. Фр. Нансен предложил Свердрупу новый поход. Свердруп ответил утвердительно. В Канадской Арктике было много еще белых пятен, и Нансен хотел бы увидеть в тех местах норвежский флаг.

Нансен и Свердруп разработали план экспедиции. В план входило и достижение Северного полюса, но Свердруп категорически отказался от этой идеи. Значительная часть Гренландии была неизвестной. О. Свердруп решил поменять план, и вместо исследования Северной Гренландии он решил изучить «белые пятна» западнее узкой, известной полосы земли Элсмир и Гриннеланд, и он надеялся найти неизведанные земли.

Во время бесед с судовладельцем выяснилось, что Свердрупу давалась полная свобода действия. Провиант, оборудование, инструменты были закуплены на 5 лет. Со стороны Стортинга и правительства была полная поддержка. Было выделено 20000 крон на улучшение состояния

шхуны. Весной 1897 г. «Фрам» был поставлен на верфь в Ларвике, и тот же судовладелец усовершенствовал его по советам Свердрупа. Все приготовления заняли зиму и весну. За зиму была создана команда из 15 человек. В команду также входили ботаник, зоолог, геолог, врач, харпунер (участник прошлой экспедиции) и люди, которые осуществляли различного рода работы. Экспедиция состоялась с 1898 по 1902 гг. [1, s. 47].

24 июня 1898г., когда Фрам отходил от Осло, была туманная погода, схожая с той, какая была при отчаливании первого похода «Фрама».

Как только дрейфующий лёд ослаб, Свердруп направил курс судна на Кап Сабин. Через несколько дней Фрам лёг на зимовку в северном конце пролива Райс, и где «Фрам» зимовал (1898–1899). Эта местность была богата стадами моржей, так что зимовщики могли запастись мясом. Специалисты команды измеряли глубины, проводили ботанические, геологические, метеорологические исследования. Во время долгих поездок на юг или север от Гавани Фрам было обнаружено много горных вершин, ледников. Вдоль побережья шла небольшая часть открытой воды. Волоча лодку они пошли по берегу пешком. Пройдя ряд долин и горных хребтов они дошли до фьорда. Участники похода соорудили около Хаёес-сунд большую палатку с оборудованием и провиантом на несколько недель. Всё оборудование тащили 11 человек и 60 собак на 10 санях. Работу по исследованию и составлению карт осуществлял Исаксен и его ассистенты. Природа походила на альпийские горы с множеством ледников. В этих местах много остатков от стоянок эскимосов, отмеченные на карте Исаксена. Свердруп полагал, что эти эскимосы были самого северного племени эскимосов на Гренландском западном побережье. На новой карте Исаксена много норвежских названий местности.

16 октября Свердруп, Шей и Фосхейм в последний раз увидели в горах солнце. После этого они жили четыре месяца в темноте. Что принесла полярная ночь полярникам? В эти же места прибыл в 1845 г. Б. Франклин с 138 участниками. Ни один из них не вернулся. Это не пугало Свердрупа и его команду. О. Свердруп следил, чтобы во время полярной ночи вся команда на «Фраме» была занята каким либо делом – занимались рукоделием и промыслом, организовывали праздники. Важным было то, что были представлена возможность мыться. Во время

большого праздника – Рождества – украшали ёлку. Вечер заканчивался танцами. После трёх дней праздника начались рабочие дни – необходимо было подготовить всё к лету. В середине февраля 1899 г. начало появляться солнце. Температура была очень низкой – около сорока пяти градусов.

1 сентября «Фрам» вошёл в зимнюю гавань. Новый фьорд был назван Хавнефьорд. Осенью Свердруп и три его участника похода организовали лодочную экскурсию с оборудованной и провиантом на один месяц. На обратный путь Свердруп взял всё необходимое и соорудил сани. Шли в направлении вдоль земли по северной западной стороне Джонсунда. С середины октября до ноября осуществляли экспедиции на санях в восточном направлении для картирования новых фьордов, ландшафтов.

В период подготовки к полярной ночи тщательно готовили питание для команды на «Фраме», собак тщательно укрыли от холода сооружением из кусков льда. Какими работами занималась команда во время зимовки? Каждый член команды осуществлял кузнечные работы, шили одежду и сапоги, сооружали детали для саней. В салоне шили одежду из кожи, поводки для собак, мешки, палатки. Работа шла живо и весело.

В середине марта Свердруп решил провести экспедицию в западном направлении. Участники дошли до фьорда, который называли Норшкебюктен. По возвращении на судно команда узнала о пожаре, в результате которого на «Фраме» сгорели ряд деревянных изделий, палатки. Между Пасхой и Троицей большую работу провели геологи, зоологи и ботаники. Свердруп хотел обследовать Северную Гренландию, но ледовое состояние помешало провести эти исследования. 18 сентября встали на третью зимовку в Гософьорден. Новые экспедиции отправлялись по новооткрытой земле около Норшкебюктен. Во время полярной ночи проводились различные измерения и наблюдения.

Члены экспедиции отметили богатство диких животных. Экспедиция открыла много различных бухт и фьордов. Встречали остатки поселений эскимосов. В августе Свердруп хотел выйти из льда, но тот был слишком крепким. В сентябре лёд их окончательно заковал. Четвёртая полярная ночь – это уже не шутка. Для более лёгкого пути выхода из льда было решено засыпать выход к устью песком, который весной будет способствовать более быстрому таянию льда. Уже к концу июня

образовались полосы воды. Зима прошла как и прошлые годы в работах. В конце апреля судно отправилось к Бичи Айланд при входе в канал Велингтона. В середине июля «Фрам» освободился ото льда. Но было трудно выйти из устья. Но всё же 6 августа корабль вышел из ледового плена. Команда была здорова, но ранее они потеряли двух своих товарищей. 17 августа экспедиция прибыла в Годхавн. Полярников встретили и пребывание было там великолепным. Там они взяли необходимое количество угля, провианта, табака. 21 августа корабль покинул гренландскую колонию [1, s. 90].

«Фрам» причалил в родному берегу. На праздничной встрече присутствовало 200 приглашённых, представителей различных слоёв общества. Звучали речи крупнейших учёных. Здесь же Отто Свердруп встретился с Фритьефом Нансеном. Это был замечательный момент встречи двух сильных людей, которые знали, что победу не так-то легко завоевать. Выступил О. Свердруп и в Географическом обществе. Правительство наградило его Большим крестом Святого Улафа.

Члены экспедиции открыли и создали карту неизвестных районов земли, которые с сушей и водой занимали около 300000 км². Члены экспедиции создали подробнейшие карты и большое количество великолепных художественных картин. На «Фраме» в Норвегию прибыло 53 больших ящиков с минералами, растениями и окаменелостями различных животных. Было собрано большое количество растений – 50000 экземпляров, кроме того 2000 ёмкостей с планктоном, микробами и пр. Был опубликован солидный научный труд о второй норвежской арктической экспедиции. Научная разработка материалов экспедиции закончилась незадолго до смерти Свердрупа. Но О. Свердруп всю жизнь сожалел, что земли, которые они с таким трудом исследовали под норвежским флагом, никогда не стали норвежским владением. Норвегия в те годы не имела своего Министерства иностранных дел, она входила в состав Шведского королевства. Шведские власти не были в этом заинтересованы [1, s. 96–97]. Земли, исследованные норвежцами, в то время считались ничейной землёй. Норвежская экспедиция исследовала никем не посещаемые земли побережья Эльсмира, открыла ряд островов, проливов. После того, как Норвегия стала независимой страной (1905 г.),

всё это богатство объявлялось владением Норвегии. Но спор с Канадой, судебные разбирательства продолжались до 1930 г. Последние документы об отказе от претензий Отто Свердруп подписал за 2 недели до кончины. В 1931 г. правительство Канады выкупило все материалы экспедиции О. Свердрупа. Все они в настоящее время хранятся в Национальном Архиве Канадской Федерации [4].

Летом и осенью 1913 года О. Свердруп совместно с некоторыми промышленниками был на Аляске с целью начать дело в обширных лесах южной Аляски. Но американское государство не желало, чтобы кто-то из иностранцев занялся этим делом на их земле. По возвращении из Америки О. Свердруп встретился с профессором Фритьофом Нансеном с предложением организации руководства экспедиции по поиску отправившихся в Ледовитый океан русских полярных исследователей – Г.Я. Седова, Г.Л. Брусилова и В.А. Русанова. Можно было опасаться за их судьбы, так как они шли на малых судах с провиантом на одну или несколько зимовок. В январе 1914 года был разработан план об использовании двух кораблей. Были куплены суда «Герта» и «Эклипс». На обоих судах были радиостанции, два аэроплана для 6 человек и другие вещи. 1 августа «Эклипс» прибыл в Александровск на Мурманском побережье, где капитан О. Свердруп узнал о начале Первой мировой войны. По телеграфу сообщили, что «Герта» вернулась обратно. О. Свердруп искал экспедиции Брусилова и Русанова в Карском море. У него не было никаких сведений о них. О. Свердруп пошёл на северо-восток. 10 сентября дошёл до Тилло островов, где он встретил русские гидрографические суда «Таймыр» и «Вайгач» под командованием Б.А. Вилькицкого [3, с. 44–45]. Суда были повреждены льдом. Для оказания помощи необходимо было перезимовать. Со свойственным О. Свердрупу умением, он подготовил судно для зимовки. 20 января удалось связаться по телеграфу с Петроградом и сообщить о состоянии русских кораблей. Была договорённость с Б.А. Вилькицким о транспортировке 40 русских моряков на «Эклипс», а затем в какое-либо селение на материке. Операция перехода русских матросов на норвежское судно прошла успешно. О. Свердруп безуспешно искал какие-либо признаки лагеря, где мог бы останавливаться В. Русанов. В сентябре все три судна

пошли в Архангельск. О. Свердруп был приглашён в Петроград на встречу с Николаем II, который выразил ему благодарность за помощь [3, s. 130–133].

В 1920-ые годы Отто Свердруп ходил во льдах по приглашению Советского правительства: в 1920 г. участвовал в спасении ледокола «Соловей Будимирович», унесенного в Карское море. На судне было 87 пассажиров – женщин и детей. В 1921 г. побывал в Сибири с рядом грузовых судов. Это были торговые связи по перевозке различных товаров. Конвой состоял из 6 паровых судов, во главе которого был ледокол «Ленин» с капитаном О. Свердрупом на борту [4]. Ряд его коммерческих мероприятий – разведение фруктов на Кубе и китобойная деятельность на Аляске – не имели успеха.

Легендарное судно «Фрам» было необходимо спасти. К 1917 году оно представляло собой жалкое зрелище. Первым председателем Комитета по сохранению «Фрама» был О. Свердруп. Норвежские предприниматели оплатили реставрацию судна. Но ни Ф. Нансена, ни Р. Амундсена уже не было в живых. Судно поставили на хранение в музей, в столице Норвегии – Осло. Последний раз О. Свердруп видел отреставрированный «Фрам» в 1930 г. В бухте Сандвика стоит прекрасный дом О. Свердрупа с садом полным роз, выращиваемых полярным капитаном. Последний раз норвежцы видели больного полярника 17 мая 1930 на похоронах покойного друга Ф. Нансена. Через полгода он ушёл из жизни (26.11.1930). Известный русский учёный Ю.М. Шокальский в некрологе писал о О. Свердрупе: «Свердруп был чрезвычайно молчаливый человек и написал немного; он унёс богатейший опыт полярного мореплавания. Надо было его знать близко – и тогда он становился разговорчивее и живее и был любезным и интересным собеседником. Он был чрезвычайно прост и чужд самомнения» [4].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Kokk D.** Otto Sverdrups liv. Jacob Dybewads forlag:Oslo.1934.145 s.
2. **Sverdrup O.** Nyt Land: fire aar i arktiske egne. Kristiania:Aschelaug.1903 .Bind 1-505 S.Bind2-523 s.
3. **Sverdrup O.** Under Russisk flag. Aschelaug & Co.(W .Nygaard): Oslo. 1928. 162 s.
4. Свердруп (Sverdrup) Отто Нейман Кнопф (31.10.1854-26.11.1930). URL: <http://www.gpavet.narod.ru/Names3/sverdrup o.htm> (Дата обращения: 17.04.2016).

SHRADER, Tat'jana Alekseevna – Peter the Great Museum of Antropology and Ethnography, Russian Academy of Sciences. 199034, University emb. 3, *Saint-Petersburg, Russia*. E-mail: tatyana.schrader@gmail.com.

NORWEGIAN POLAR CAPITAN OTTO SVERDRUP

Otto Sverdrup (1854–1930) was a famous Norwegian polar captain. He took part in many polar sails and was a very experienced investigator. Sverdrup collaborated in polar investigations with his friend Fridtjof Nansen. In 1888–1889 he went on skies over the glacier of Greenland with Fr. Nansen. O. Sverdrup was the captain on the polar ship "Fram" two times. 1) 1893–1896 in the Arctic ocean as the captain. The leader of the expedition was Fr. Nansen. 2) 1898–1902 Sverdrup was on the board as captain and leader of the expedition. The aim was to investigate the unknown part of Canadian archipelago in central part of the Arctic. For his valuable contribution to polar sciences O. Sverdrup was decorated with Norwegian Cross of Saint-Olaf.

In the beginning of the XX-th century Sverdrup tried to find the Russian expeditions, helped two Russian hydrographical ships and was the captain on the soviet ice-breaker "Lenin".

OTTO SVERDRUP; POLAR CAPTAIN; POLAR INVESTIGATIONS
