

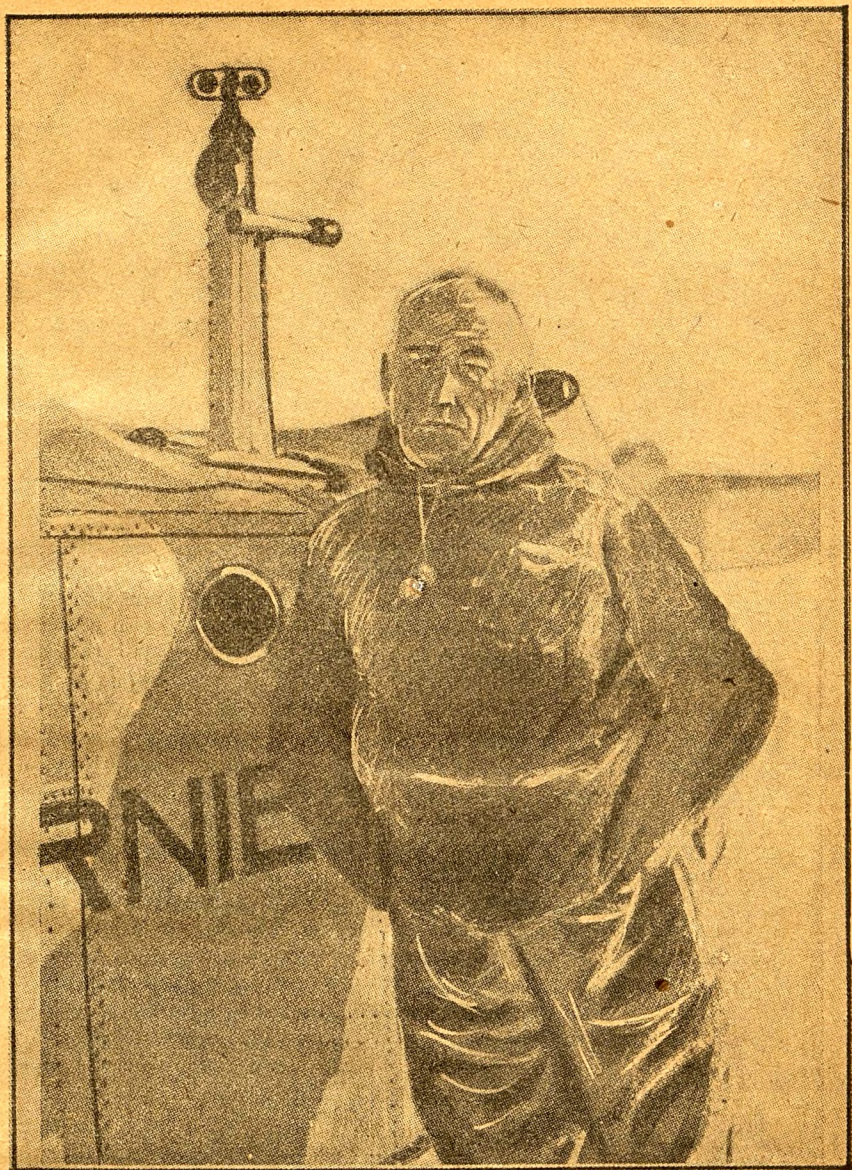
РОАЛЬД АМУНДСЕН

ЗАВОЕВАНИЕ ПОЛЮСОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
„ИСКРЫ НАУКИ“

ИЗДАНИЕ: ГАЗЕТЫ „УДОК“
МОСКВА — 1923

ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ «ГУДОК»,
МОСКВА, УЛИЦА СТАНКЕВИЧА, 7.
В КОЛИЧЕСТВЕ 100,000 ЭКЗ.
ГЛАВЛИТ № А18993.
ЗАКАЗ № 2045.



Роалд Амундсен

Фотография сделана перед полетом Амундсена на аэроплане
до 88 градуса северн. широты.

Из предисловия Фриптофа Нансена к книге Р. Амундсена «Завоевание Южного полюса»

Когда исследователь возвращается на родину победителем, его ожидает восторженная встреча. Мы все гордимся тем, что он совершил, гордимся за свой народ и за все человечество.

Многие из тех, кто сегодня торжествует, присутствовали при сборах в путешествие, когда нехватало самого необходимого, когда так нужны были помощь и поддержка. Где были тогда эти восторженные люди? Спешили ли они, чтобы поспеть первыми? Нет, тогда их не было. Руководитель экспедиции был одинок и на собственном опыте убедился, что труднейшие препятствия приходится преодолевать дома, когда судно еще не снялось с якоря. Так было с Колумбом, а после него с бесчисленными его последователями.

Так было и с Роальдом Амундсеном — когда он отправлялся на «Гьойе» исследовать Северный магнитный полюс, так было и в 1910 году, когда «Фрам» вышел из фиордов и отправился через Северные Полярные моря. Скольких забот, скольких затруднений мог бы избежать этот человек, если бы те, в чьих руках находилось дело, имели более широкий взгляд на вещи. А ведь Амундсен успел зарекомендовать себя, разрешив обе задачи, поставленные во время путешествия на «Гьойе». Он достиг цели, которую он сам себе наметил и проплыл на маленькой яхте весь Ледовитый океан к северу от Америки, по пути, который тщетно отыскивали в течение четырех столетий. Он вложил в это дело свои способности, свою жизнь — и естественно было бы, казалось, поддержать такого человека, считать за честь возможность помочь ему.

Но что ему пришлось пережить?

Долго бился он из-за снаряжения. Всегда нехватало денег, нехватало интереса к нему и его предприятию. Он сам жертвовал всем, что имел, и ему пришлось покинуть родину, обремененным заботами и долгами.

Как и в прежние свои путешествия, он пустился в путь в полной тишине, в летнюю ночь.

Приближалась осень, и вот, однажды, пришло письмо: чтобы достать денег для экспедиции на Северный полюс, которые ему не удалось получить дома, Амундсен решил сначала отправиться на Южный полюс. Все были потрясены, — никто ничего не мог

сказать от изумления: отправиться на Северный полюс через Южный! Какая смелость взяться за такое большое, такое новое дело, не спросив прежде позволения. Некоторые люди нашли его решение замечательным, другие считали его сомнительным, большинство же кричало, что это неслыханно, невозможно, что это нарушение долга; нашлись даже такие, которые требовали задержания Амундсена. Но ни одно из этих суждений не дошло до него. Он сам наметил свой курс и взял его не кинув назад ни одного взгляда.

Наконец, все постепенно забыли об Амундсене, каждый думал только о своих собственных делах. И вдруг пришло новое известие. Люди были опять потрясены,—они глядели ввысь,—высоко над ними вознеслось и сверкало Дело — Человек! Все сердца наполнились радостью, все глаза блеснули.

Почему? Из-за большого географического открытия? Из-за его важного научного значения? Нет, такие соображения приходят впоследствии и затрагивают немногих причастных. Но было нечто, понятное всем: человеческая воля и человеческий ум победили силы и власть природы, подняли людей над серыми буднями и дали им взглянуть в блистающие дали, на горы, поднимающиеся к морозному синему небу, на неизмеримые страны, покрытые глетчерами. — Не сказка о давно прошедших временах, а победа живого над застывшим царством смерти.

Теперь естественно было бы тем, кто столько достиг, вернуться домой и отдохнуть? Но нет, Амундсен мечтает о большем. Одна задача разрешена, теперь надо стремиться к другой цели. На следующий год Амундсен отправится по Берингову проливу к северу, в льды, холод и тьму, через северное Полярное море. Плаванье должно продлиться пять лет. Это может показаться сверхчеловеческим, но это — по-амундсеновски. «Вперед» — называется его корабль; «вперед» говорит он, — и действительно стремится вперед. Он выполнит задуманное большое путешествие также блестяще, как выполнил путешествие к Южному полюсу. Но пока будем радоваться тому, что сделано. Последуем за узкими следами полозьев, за маленькими черными точками — людьми и собаками, прокладывающими как бы рельсовый путь в самое сердце неведомого. Ветер воет и мчит через эти, ведущие по снежной пустыне следы. Скоро они исчезнут. Но рельсовый путь науки проложен, мы приобрели новые знания, и подвиг этот будет сиять во веки веков.

Фритьоф Нансен.

Роальд Амундсен

В июне 1928 года известный норвежский исследователь Роальд Амундсен на большом французском самолете «Латам» вылетел к месту катастрофы воздушного корабля «Италия» в Ледовитом океане и с той поры пропал без вести.

Этот человек обладал исключительным запасом энергии и знаний полярных стран. Во время своих многочисленных путешествий во льдах он умел находить выход в таких обстоятельствах, где казалось, человеческий ум и воля были бессильны что-либо сделать. Заслуги его перед культурным человечеством в области исследований неизвестных стран колоссальны. Трудно примириться с тем, что Амундсен погиб.

Жизнь Амундсена это сплошная борьба с могучими силами природы за овладение неведомым. К этой борьбе Амундсен начал готовиться с юных лет и до преклонного возраста не прекращал учебы. В этом главным образом и кроется секрет его успехов, его побед. Знания и железная воля открывали ему путь там, где его предшественники погибали.

Роальд Амундсен родился в Норвегии на берегу Борге-фьорда в 1872 году. Особую роль в жизни Амундсена сыграл другой великий исследователь и ученый — Фритьоф Нансен.

В 1889 году столица Норвегии торжественно встречала Ф. Нансена, совершившего безумно смелое путешествие на лыжах через ледники о. Гренландия. В толпе, встречавшей Нансена, находился 17-летний Амундсен. Об этом дне он сам пишет так:

— «Я проходил весь день по улицам, украшенным флагами, среди толпы, кричавшей «ура», и кровь стучала у меня в висках, а юношеские мечты поднимали целую бурю в моей душе».

Эта встреча Нансена окончательно определила дальнейший жизненный путь Амундсена.

Еще мальчиком он увлекался чтением описания путешествий. В своей автобиографии Амундсен пишет:

Лет пятнадцати я случайно наткнулся на книги английского путешественника Джона Франклина, которые я проглотил с живейшим интересом. Из всех храбрых путешественников, в течение четырехсот лет напрасно пытавшихся открыть Северо-Западный морской путь, не было никого смелее Франклина.

В зимнюю стужу, окруженный со всех сторон ледяными пространствами, Франклин со своими товарищами, в продолжение

трех недель принужден был бороться со снежной бурей и льдами, поддерживая жизнь обглоданными костями, найденными в каком-то индейском лагере. Под конец, чтобы не умереть с голода, путешественникам пришлось есть собственные сапоги...

Прочитав книгу Джона Франклина, я твердо решил, что буду исследователем полярных стран. Я немедленно стал тренироваться, стараясь сделать свое тело пригодным для жизни полярного путешественника.

Восемнадцать лет я получил аттестат зрелости и согласно желанию матери записался на медицинский факультет. Я занимался очень плохо. Мать умерла три года спустя, так и не узнав, что меня интересовала совсем не медицина. Вскоре после ее смерти я вышел из университета и целиком посвятил себя мечте своей жизни—полярным исследованиям.

В 1894 году Амундсен отправляется в качестве юнги на старом китоловном судне «Магдалина», снаряженном на охоту за моржами в Северный Ледовитый океан.

В 1897 году он уже в качестве штурмана принимает участие в бельгийской экспедиции Адриана фон-Герлах, который на корабле «Бельжика» отправляется в Южный Ледовитый океан для определения местонахождения Южного магнитного полюса.

Этой экспедиции Амундсен посвящает следующие строки:

Мало кому пришлось испытать столько трудностей, чтобы осуществить задуманное предприятие, как Герлаху, который 16 августа 1897 г. вышел из Антверпена в Южный Ледовитый океан.

Научный состав этой экспедиции был особенно внимательно подобран, и Герлаху удалось привлечь действительно выдающихся людей. Первый офицер, Лекомт, бельгиец, обладал всеми качествами, необходимыми для своего поста. Команда «Бельжики» состояла из представителей различных наций: тут были бельгийцы, французы, американцы, норвежцы, шведы, румыны, поляки и т. д. На обязанности первого офицера лежало сдерживать всех этих людей и заставлять их верно и добросовестно выполнять свою работу. Лекомт был создан для подобной задачи. Своим любезным, но твердым обращением он сумел внушить к себе должное уважение. Лекомт был также замечательным моряком и астрономом. Впоследствии, когда он взял на себя магнитные наблюдения, он выдвинулся здесь своей образцовой деятельностью. Вообще Лекомт считается двигательной силой этой экспедиции.

При экспедиции был зоолог, румын Эмиль Раковица. Он привез из этого путешествия колоссальное количество научного материала. Его горячий интерес к науке соединялся в нем с качествами доброго товарища, интересного члена общества.

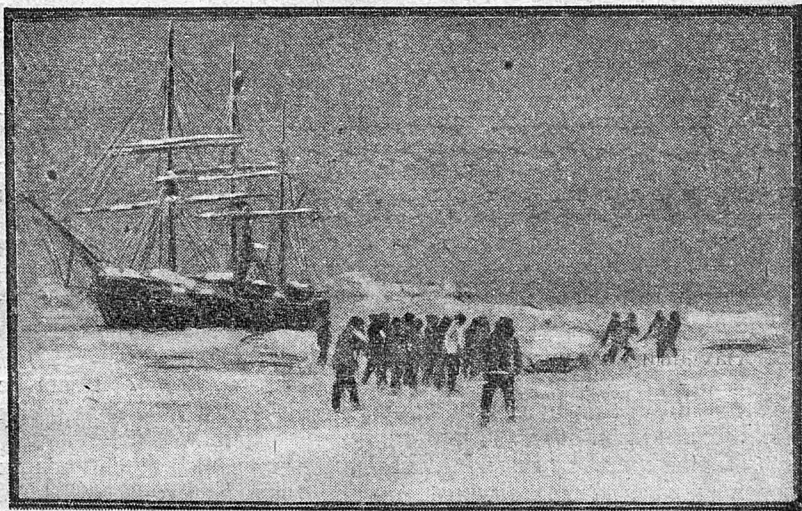
Затем на борту находились два поляка: Генрих Арктовский и Антон Добровольский. Они занимались наблюдениями моря и неба, метеорологическими и океанографическими исследованиями.

Арктовский был к тому же и геологом. Это был разносторонний человек. Его работа, состоявшая в наблюдении за ветром и

погодой, была очень тяжелой, но он не упускал ни одного случая пополнить свои научные знания.

Фридрих Кук из Бруклина был корабельным врачом. Он пользовался всеобщим уважением и любовью; его спокойное, уверенное отношение прекрасно действовало на больных. Впоследствии, когда, во время путешествия, на Кука легла большая ответственность—он оказался вполне на высоте положения, достигал чудесных результатов и сделался совершенно незаменимым. Бельгийская антарктическая экспедиция многим обязана Куку.

Первой целью этого плавания явился южный магнитный полюс, но вскоре пришлось отказаться от нее по недостатку



Победа полярных льдов. «Бельжика» затертая льдами.

(Фотография изображает момент похорон Эмиля Данко, одного из спутников Амундсена во время его плавания на «Бельжике» в Южном Ледовитом океане).

времени, потому что длительное пребывание в каналах Огненной Земли отодвинуло отплытие на 13 января 1898 года. В этот день «Бельжика» покинула Штат-Эйланд и повернула к югу.

Начиная от мыса Горна и до Новой Шотландии, все время делались измерения лотом. Эти исследования имеют большое значение, потому что до сих пор этот фарватер был малоизвестен. Но главная часть географической работы была выполнена на северном берегу Земли Грахама.

Экспедиции удалось открыть канал, разделяющий острова Антверпена и Брабанта от главной страны—Земли Данко. Этому, водному пути было впоследствии дано название пролива Герлаха. Три недели были посвящены снятию карт и научным наблюдениям. Неустанный труд был вознагражден громадной научной добычей.

12 февраля работа была закончена; «Бельжика» покинула пролив Герлаха и отправилась вдоль берега Грахамской Земли к югу, к тому пункту, у которого прежние исследователи обычно поворачивали свои суда и отправлялись домой.

15 февраля был пройден полярный круг, и на следующий день показалась Земля Александра I. Ледяные заторы помешали приблизиться более чем на 37 км.

28 февраля «Бельжика» оказалась под 70° 20' южн. шир. и 85° зап. д. Поднялся сильный северный ветер, и под его бурным напором открылись большие, бегущие к югу, каналы. Сейчас же был взят курс на юг, и корабль отправился прямо в антарктические плывучие льды.

3 марта под 70° 30' южн. шир. всякое дальнейшее продвижение стало невозможным. Попытки выбраться оказались неудачными. «Бельжика» попала в западню и застряла в ней.

Герлаха обвиняли в том, что он направился прямо в лед, когда мог избежать его. Этот упрек может быть отчасти заслужен, но мы попробуем осветить дело с другой стороны.

Герлаху удалось осуществить эту экспедицию лишь после долголетних усилий, и ему было совершенно ясно одно: если он не сможет по возвращении представить открытия, удовлетворяющие широкие массы, то лучше ему совсем не возвращаться. И вдруг перед ним открылся густей лед и к югу насколько достигал глаз, потянулись длинные каналы. Кто знает — может быть они вели к самому полюсу. Терять было нечего, а выиграть можно было все. Уверенность в победе — это почти победа.

Конечно, такое рассуждение неправильно, но оно вполне понятно и «Бельжика» очутилась перед перспективой многих месяцев холода и тьмы. А кто знает, что будет дальше?

Сейчас же начались приготовления к зиме. Все попадавшие тюлени и пингины были убиты и заготовлены впрок.

Научный штаб продолжал свои занятия и делал блестящие океанографические, магнитные и метеорологические наблюдения.

17 мая солнце исчезло на семьдесят дней. Первая антарктическая ночь наступила. Как-то она пройдет? «Бельжика» не была приспособлена к зимовке, одежда путешественников сразу оказалась несоответствующей. Они сшили себе платье из одеял и в течение всей зимы делали все новые, все более невероятные изобретения. Да, нужда делает изобретательным.

5 июня началось очень опасное давление льда. К счастью, громадные глыбы попали под корабль и приподняли его, так что он не был поврежден. Вообще, первая часть зимы прошла благополучно, вопреки обстоятельствам.

Но постепенно начали появляться болезни, страшно опасные для путешественников — цынга и помешательство. Достаточно было бы и одной из них. Особенно свирепствовала цынга, так что, в конце концов, на борту не осталось ни одного здорового человека. Вот в это тяжелое время Кук заслужил всеобщую любовь и уважение. Я не преувеличу, если скажу, что Кук был самым лю-

бимым из всех членов экспедиции. И он заслужил такое отношение, потому что с утра до ночи ухаживал за своими больными, стараясь, как мог, облегчить и утешить.

Когда солнце снова появилось на горизонте, доктор стал отдавать не только свои дни, но и ночи, отправляясь на охоту за пигвинами и тюленями, чтобы доставить свежее мясо, столь необходимое всем.

22 июля солнце вернулось, и осветило довольно неприглядное зрелище. Антарктическая зима на всех наложила свое клеймо. Кругом были бледные, изнеможенные лица.

Время шло, лето приближалось. Все страстно ожидали, что в окружающем льду наступят изменения. Но нет—из западни, в которую они так легко попали, не так-то просто было выбраться. Новый год пришел и прошел, не принеся с собой никаких перемен. Положение становилось угрожающим. Еще одна зима на льду означала гибель и смерть. Болезни и недостаточное питание быстро справились бы с людьми.

Тут снова пришел на помощь Кук. Вместе с румыном Раковица они изобрели очень остроумное средство попытаться выбраться из льда. Он предложил прорубить канал, чтобы проникнуть в соседнюю полыню. Это предложение всеми было принято, план работы был вполне продуман и рассчитан.

И что же. После трехнедельной тяжелой работы они действительно оказались в соседней полыне. Кук несомненно был душой всей работы. От него бесспорно зависел успех всего путешествия, и он вполне заслуживает упоминания. Честный, открытый, деловой, способный и добросовестный человек — вот облик доктора Кука в те дни.

Но «Бельжика» все еще не выбралась из льда. Она переместилась в другую полыню и прошла еще немного вперед, но сплошной лед запирает все выходы в открытое море, сверкавшее перед нею.

Целый месяц корабль был неподвижен и перенес те же испытания, которые выпали на долю «Эребуса» и «Террора» во втором их плавании. Громадное море катило тяжелые глыбы, приподнимало их и швыряло в стены корабля. Этот месяц был настоящим земным адом для путешественников. Но «Бельжика» каким-то чудом уцелела и 28 марта 1899 года на всех парах летела к Пунта Аренас через Магелланский пролив.

Эта экспедиция положила начало современному научному антарктическому исследованию, и фон-Герлах навсегда завоевал себе место в первых рядах антарктических исследователей.

Из этого плавания Р. Амундсен вернулся в 1899 году.

Год спустя—пишет Амундсен—я выдержал экзамен на шкипера и стал готовиться стать во главе собственной экспедиции. Доктор Фридьоф Нансен, прославившийся своими смелыми исследованиями Гренландии и плаванием на «Фраме», был героем моей юности.

Зная, что его сочувствие моему плану будет иметь для меня громадное значение, я решил сообщить ему о своем намерении и искать его поддержки. Доктор Нансен охотно согласился рекомендовать меня людям, которые могли помочь в моем деле.

Окрыленный свиданием с Нансеном, я решил заняться наукой о земном магнетизме и выучился делать магнитные наблюдения. Моя экспедиция должна была преследовать научную цель, иначе я не мог рассчитывать на сколько-нибудь серьезную поддержку. Я написал письмо директору британской обсерватории в Кью и просил его разрешить там работать. Он ответил отказом...

К счастью, директор метеорологического института в Осло дал мне рекомендательное письмо в германскую морскую обсерваторию в Гамбурге, куда я тотчас же направился.

По правде говоря, я не рассчитывал быть принятым знаменитым Георгом Неймайером. С сильно бьющимся сердцем вошел я к нему в кабинет и передал письмо из Осло. К моему изумлению, меня тотчас же ввели к Неймайеру.

Я увидел перед собой человека лет семидесяти с длинными белыми волосами, чисто выбритым ласковым лицом и кроткими глазами, до чрезвычайности похожего на знаменитого музыканта Франца Листа. Он любезно поздоровался со мной и спросил, что мне нужно. С жаром стал я ему излагать, что хочу приобрести знания, необходимые для исследования полярных стран...

Старый ученый внимательно выслушал меня и сказал:

— Молодой человек, вы что-то скрываете... Откройтесь мне.

Тогда я рассказал ему о моем замысле открыть Северо-Западный морской проход ¹⁾.

— Нет, это еще не все,—сказал он.

Тут я сообщил ему о своем желании точно определить местоположение северного магнитного полюса. Услыхав это, ученый встал с места, подошел ко мне и горячо обнял.

— Молодой человек,—сказал он,—если Вам это удастся, вы облагодетельствуете человечество...

Его доброта ко мне в последующие месяцы не имела границ. Чтобы доказать как-нибудь старому добряку свою благодарность, я каждое утро первым являлся в его обсерваторию и последним покидал ее. Я ревностно изучал свой предмет, и через несколько месяцев научился в совершенстве делать нужные мне вычисления.

В 1900 году я приобрел судно, на котором отправился в первую самостоятельную экспедицию. Это был небольшой парусник (в 47 тонн) из северной Норвегии, по мнению «Гьёйа». Лето я провел на севере Атлантического океана, между Норвегией и Гренландией, производя океанографические исследования. Я знал, что доктору Нансену нужны эти сведения, и в знак благодарности решил добыть их для него.

¹⁾ Северо-Западный морской проход—тщательно разыскивавшийся с XVI века морской путь из Европы в Китай и Индию в обход Северной Америки.

Зимой и весной (1902—1903 гг.) я лихорадочно готовился к большой экспедиции в северо-западную полярную область. Чтобы добыть деньги, я осаждал ученые общества и частных лиц. Несмотря на это, денег все-таки нехватало. Кредиторы уже настойчиво требовали от меня уплаты долга за взятые у них провиант и предметы снаряжения. Я решился на отчаянный шаг...

Самый неумолимый из моих займодавцев требовал, чтобы я в двадцать четыре часа уплатил ему долг, иначе грозил описать корабль и потребовать моего ареста за неплатеж. Мысль, что целые годы предварительной работы пропадут даром, была невыносима. Я объявил своим шести тщательно выбранным товарищам свой план, и около полуночи 16 июня 1903 года семь заговорщиков под проливным дождем на «Гьойа» отчалили на юг, по направлению к Скагерраку и Немецкому морю.

Пока наш кредитор протирал глаза, мы были уже далеко в открытом море...

Открытие Северо-Западного прохода

Тому, о чем я мечтал всю жизнь суждено было осуществиться. На нашу долю выпало открытие Северо-Западного морского пути.

Мы зашли сначала на остров Диско у западного берега Гренландии, где погрузили на корабль двадцать собак, приготовленных для нас датско-гренландской торговой компанией. В Далрюмпле-Рок мы взяли у шотландского китобойного общества горючее и провиант, запасы которых истощились у нас во время плавания по Атлантическому океану.

Наш корабль «Гьойа» имел 22 метра в длину и 3,5 метра в ширину. На нем была только мачта, один большой парус и очень мало стакселей ¹⁾. Кроме того, у нас был установлен мотор — большая редкость в те времена.

Груз наш был колоссален. Мы использовали каждый квадратный сантиметр в трюме, и величина ящиков была рассчитана так, чтобы нигде не оставалось пустого пространства. Тяжесть груза заставляла «Гьойа» глубоко сидеть в воде. Палуба тоже была завалена ящиками. Взгроможденные друг на друга, они делали наш корабль похожим на перегруженный плот.

Нашей первой остановкой был остров Бичи, лежащий к северу от большого острова Сомерсет, где мы предполагали сделать целый ряд магнитных наблюдений. Убедившись, что магнитный полюс находится в направлении к западному берегу Ботти-Феллис, мы зашли в залив Пиля, достигнув здесь самого южного пункта прохода. До нас доходила сюда только одна экспедиция Аллана Ионга на «Пандоре» в 1875 году.

¹⁾ Стакселя — косые (треугольные) паруса между фокмачтой и бугш-притом.

У нас не было карт, по которым мы могли бы плыть, и нам приходилось каждую минуту опускать лот. С одной стороны нашего суденышка лот указывал необычайную глубину, а с другой — ясно видны были подводные скалы. Пробравшись ощупью почти до конца предательского пролива, мы все-таки в конце концов, наскочили на подводный камень. Нам казалось, что мы никогда не сойдем с него, как вдруг с севера налетела буря, громадная волна подхватила нас и перебросила по ту сторону подводного камня.

Вскоре случилось второе несчастье. Машинное отделение, где стоял мотор, было переполнено бидонами с горючим. Однажды утром ко мне пришел матрос и сообщил, что один из бидонов течет. Я велел матросу перекачать содержимое худого бидона в цельный. Он тотчас же исполнил мое приказание. Вечером мы стали на якорь у одного маленького острова. Не успел я раздеться и лечь, как услышал зловеющий крик:

— Пожар...

Все бросились на палубу. Громадные языки пламени вырывались из машинного отделения, и все крошечное помещение представляло из себя сплошное огненное море. Водой нам удалось задить пожар. В суматохе один из кранов худого бидона отломился и, если бы машинист не исполнил моего приказания так быстро, как он это сделал, содержимое бидона вылилось бы в огонь, последовал бы взрыв, и мы все погибли бы...

Западный ветер, дувший с неослабевавшей силой четыре дня, поверг нас в новую опасность. Я был так уверен, что нас непременно разобьет о берег Ботти, что старался подвести «Гьойа» к наиболее удобной части берега и притом так, чтобы она вскочила на него всем кузовом. К счастью, на четвертый день буря улеглась, и судно наше осталось неповрежденным.

Приближалась полярная ночь. Нужно было найти место для зимовки. Пересекая залив Рэ, мы подошли к южному берегу Земли Вильямса. Здесь мы увидали очаровательную маленькую бухту, сразу пленившую наши сердца моряков. Окруженная со всех сторон небольшими холмами, она обещала нам надежную защиту от бурь. В нее мы и ввели «Гьойа».

Первым делом мы снесли на берег наши ящики и распаковали их. Они составляли существенную часть всего груза и устройство их было тщательно продумано. Сделаны они были из крепких древесных пород и сколочены медными гвоздями. Они не должны были действовать на магнит, так как мы собирались использовать их в качестве строительного материала для нашей обсерватории. Железные же гвозди могли бы повлиять на магнитные иглы.

Для наблюдений у нас был набор самых новых и точных инструментов, выписанных из Германии. Эти инструменты приводились в движение часовым механизмом и сами делали соответствующие отметки. К игле было прикреплено небольшое зеркальце, которое отражало свет лампы и отбрасывало его на барабан,

обтянутый фотографической бумагой и делавший при помощи часов в течение дня один оборот. В виду этого наши приборы должны были предохраняться не только от влияния случайных магнитов, но и от постороннего света. Все это требовало при постройке обсерватории некоторой изобретательности, но мы вполне справились с задачей.

У нас были с собой мраморные плиты, на которых мы и установили наши измерительные приборы. Плиты были тщательно врыты в твердую почву, а вокруг них выкопаны каналы, чтобы при таянии снега вода легко стекала, не подмывала плит и не изменяла тем самым положения приборов.

Покончив с устройством обсерватории, мы принялись за постройку помещения для собак и, наконец, своего дома. Он был уютный, теплый и способный выдержать какую угодно бурю. В нем были все удобства, какими пользуется человек в культурных условиях.

Нашей следующей задачей было приобретение запасов свежего мяса. Мы по двое отправлялись на охоту за тюленями, и вскоре набили их около ста штук.

Однажды, один из моих товарищей, стоя на палубе, закричал:

— Вон бежит олень.

Другой мой приятель, с более острым зрением, заявил:

— Олень твой идет на задних ногах.

И он был прав. При ближайшем рассмотрении оказалось, что к нам шел не олень, а эскимос. За ним шли еще четверо. Я велел двум тозарицам принести ружья, и мы втроем направились к ним навстречу. Подойдя ближе, мы увидели в руках у эскимосов луки и стрелы.

Не зная, с какими намерениями приближались к нам эскимосы, я все же обернулся к моим товарищам и велел им бросить ружья. Вождь эскимосов, увидев эту мирную демонстрацию, тоже обратился к своим товарищам. Эскимосы точно так же бросали свои луки и стрелы. Я и предводитель эскимосов подошли друг к другу.

Выражением лица, покачиванием головы, жестами я быстро убедил эскимосов, что хочу быть их другом.

Вскоре мы все оказались друзьями и я пригласил эскимосов на корабль.

Эскимосы никогда прежде не видели белого человека, хотя предание о таком человеке переходило из рода в род. Семьдесят два года назад их деды повстречали почти на том же месте экспедицию Джона Росса. Вид англичан и в особенности их экипировка произвели на них неизгладимое впечатление, так же как и наше появление.

Корабль им очень понравился и они просили у нас, позволения притти всем племенем и расположиться лагерем вокруг судна. Мы согласились. Вскоре нас окружило пятьдесят ледяных

хижин. Всех эскимосов было двести человек, не считая женщин и детей.

Еще обдумывая экспедицию, мы допускали возможность такого случая и с этой целью накопили всяких мелочей, годных для меновой торговли. Я начал собирать выставочный материал для музеев, который иллюстрировал бы быт и жизнь эскимосов.

Я собрал образцы буквально всего, что имеют эти люди, начиная с одежды лиц обоего пола и кончая образчиками их кухонной утвари и охотничьих орудий. Иногда я получал очень ценные вещи, например, два полных женских костюма. Меня поразило, с каким художественным вкусом и как тщательно были исполнены платья. Женщины этого племени очень искусно вырезали черную и белую шерсть из оленьих шкур и составляли из лоскутков красивые и своеобразные узоры. Их бусы делались из сушеных оленьих костей и зубов и свидетельствовали о тонком вкусе и изобретательности.

Я очень интересовался всевозможными орудиями, которые в ходу у этих детей севера. Меня поражала ловкость, с какой они вынимали кости из недавно убитых животных и вытаскивали из них наконечники стрел, копий или иглы для шитья.

Перед отплытием мы отдали эскимосам много ненужных нам вещей. Больше всего они обрадовались дереву, из которого были выстроены наш дом и обсерватория. У них не было ни щепочки, и такой подарок означал богатый запас материала для саней, древков копий и прочих орудий охоты и домашнего обихода.

Количество научных данных, которые мы добыли за это время, было огромно. Наши магнитные наблюдения были так обширны и полны, что ученые, которым мы их передали во возвращении из плавания в 1906 году, в течение двадцати лет трудились над ними и только в 1926 году довели до конца вычисления, основанные на этих данных.

Однако, перед нами оставалась неисследованной значительная часть морского пути. Мы покинули нашу зимнюю квартиру 13 августа 1905 года и поплыли к Симпсонову проливу. Часть здешних берегов была ранее нанесена на карту исследователями, приходившими сюда по суше со стороны Гудзонова залива, но никогда еще ни одно судно не плавало по этим водам и не измеряло летом их дна. А местами оно было до того мелко, что мы все время боялись, что вот-вот принуждены будем вернуться обратно. Не раз в Симпсоновом проливе под килем у нас оставалось не более десяти сантиметров воды.

В эти дни, полные напряжения и стремления во что бы то ни стало достичь цели, я не мог ни спать, ни есть; пища буквально становилась у меня поперек горла. Каждый нерв был напряжен до крайности...

— Парусник, парусник — этот крик принес мне облегчение.

Цель была достигнута. Душевное напряжение, длившееся три недели, вмиг рассеялось, и вернулся аппетит...

На снастях у нас висело несколько тюленьих туш. Я набросился на них с ножом в руках и как бешеный стал отрезать и проглатывать куски сырого полужамерзшего мяса. Голод требовал этой варварской жратвы, но желудок не принял ее, и меня стошнило... Пришлось наесться еще раз, и тогда я ощутил приятное благодушие, которого не знал в продолжение трех ужасных недель.

Однажды, к нашему величайшему удивлению, мы встретили судно. Это было китобойное судно; оно называлось «Карл Гансен». Шлю оно из Сан-Франциско (Северная Америка) и встретилось с нами 26 августа 1905 года. Навестив капитана, мы тронулись дальше на запад, надеясь в скором времени закончить путешествие. Но льда вокруг нас становилось все больше. Не прошло и недели, как мы окончательно застряли в нем прямо против Кинг-Пойт на северном берегу Канады. Нам стало ясно, что нужно готовиться к зимовке: Началась полярная ночь. Мы доползли до первого более или менее удобного места—до примерзшей к берегу ледяной горы, и под ее защитой стали на якорь. Оказалось, что мы остановились всего в нескольких милях от китобойных судов, тоже застрявших и готовившихся зимовать во льду близ острова Гершель.

У Кинг-Пойт также стояло китобойное судно «Бонанца». Вместе с его капитаном мне пришлось пережить событие, о котором я хочу рассказать. Ему очень хотелось добраться до Сан-Франциско, снарядить там новый корабль и к весне вернуться на север, иначе он лишился обычного летнего улова.

Я со своей стороны сгорал от нетерпения добраться до телеграфной станции и сообщить миру о том, что мы открыли, наконец, Северо-Западный морской путь. Ближайшая телеграфная станция находилась приблизительно в 900 километрах от нас, по ту сторону горного хребта в 2.700 метров высотой, и это расстояние надлежало преодолеть. Тем не менее, мы решили принять это путешествие.

Само по себе оно меня несколько не страшило, меня смущало только, как я отправлюсь в путь с таким человеком, как капитан Могг с «Бонанцы». В физическом отношении он был мало пригоден для такой поездки: он был маленького роста, толстый и не был способен бежать рядом с саними и собаками; пришлось бы все время тащить его. Но у него были деньги, которых у меня не было.

Когда мы стали обсуждать, какой провиант возьмем с собой, сердце мое упало. На борту «Гьойа» были целые ящики пеммикана в жестянках. Пеммикан—это смесь жира и сушеного мяса он является самым питательным и ничем не заменимым продуктом в холодном климате. Когда я предложил капитану Моггу взять с собой эти жестянки в качестве основной пищи, он с презрением возразил, что они годятся разве только для собак. Решено было взять с собой мешки с вареными и замороженными бо-

сами. При малой питательности, они занимали очень много места и были нам мало пригодны хотя бы потому, что содержат огромное количество ненужной влаги. Но я ни за что не хотел упустить случая побывать на телеграфе, и 24 октября 1905 года мы с капитаном Моггом покинули остров Гершль.

У нас было двое саней и двенадцать собак, принадлежавших нашему проводнику Джиму. Его жена Каппа была четвертым членом нашей маленькой экспедиции.

Наш путь шел вверх по реке Гершль, переваливал через горы и по их южному склону спускался к реке Юкону, где мы и подошли к ближайшей торговой станции.

Джим бежал на лыжах перед одной собачьей упряжкой, я — впереди другой; так мы пролагали собакам дорогу по глубокому снегу. Сначала после долгих недель, проведенных на корабле, бежать на лыжах было довольно трудно, но через неделю я вошел в норму, и мы легко пробегали от 30 до 40 километров в день. Было бы, пожалуй, совсем недурно, но недостаточное питание ослабляло нас всех, за исключением капитана Могга. Ведь вся его работа заключалась в сидении на санях. Для нас же троих горсть бобов в сутки была недостаточна и не могла восстановить ту затрату мускульной силы, какую мы производили за день. С каждой милей мы все больше худели и слабели...

У порта Юкона Джим и Каппа покинули нас, а капитан Могг и я продолжали путь вдоль реки Юкона с одной упряжкой, при чем он попрежнему сидел в санях, а я бежал впереди. Теперь нам не угрожало уже никакой опасности, так как «дорожные дома», дающие путешественникам ночлег и пищу, расположены здесь на расстоянии полдня пути друг от друга. Капитан Могг торопился, требуя, чтобы мы не останавливались среди дня, а все время двигались бы вперед, с раннего утра и до позднего вечера. Я протестовал, указывая на разницу затраты сил у него и у меня, объяснял ему, что нуждаюсь в более усиленном питании, чем он. Капитан бесился и оставлял без внимания мои протесты; он говорил, что раз стоит во главе экспедиции и у него одного деньги, то он требует, чтобы его слушались. Я ничего не мог возразить на это, но стал подумывать, как заставить его уважать себя.

На следующий день мы тронулись в путь при ослепительном солнце по глубокому снегу. Очутившись на равном расстоянии от избушки, которую покинули утром, и от следующей, до которой должны были добраться к вечеру, я остановил собак и заявил капитану, что он может продолжать путешествие один, я же вернусь к избушке, из которой мы выехали утром. Собаки с упряжью и санями принадлежат ему, почему бы ему не ехать дальше.

Капитан до смерти испугался. Он жалобно стал уверять меня, что умрет в снежной пустыне, так как не умеет управлять собаками и неспособен к продолжительной ходьбе.

— Вы правы — отвечал я, — но это ваше дело. Я же буду продолжать путешествие только в том случае, если вы будете

кормить меня три раза в день и притом подходящей для меня пищей...

Он поспешно согласился, вероятно, боясь, что я повышу свои требования и мы тронулись дальше. 5 декабря 1905 года мы достигли форта Эгберт. Помню, что термометр в тот день показывал минус 50 градусов по Цельсию. В форте Эгберт кончается телеграфная линия. Начальник станции встретил меня крайне любезно, осыпал поздравлениями и приглашал пожить у него в качестве гостя. От последнего я отказался, но с глубочайшей признательностью принял его предложение отослать мои телеграммы. Я написал около 1.000 слов, которые тотчас же были посланы.

В феврале 1906 года я покинул форт Эгберт и отправился обратно. Соединившись с Джимом и Каппой, я вернулся с ними на «Гьойа».

В июле лед ослабел, разошелся и наш корабль без затруднения достиг мыса Барроу. Отсюда мы поплыли по Берингову проливу вдоль берега материка, и в октябре прибыли в Сан-Франциско. Я подарил свое судно «Гьойа» городу. Там его можно видеть и сейчас...

Достигнув цели, поставленной перед собой, я стал мечтать о новом роде деятельности. 1906 и 1907 годы я посвятил чтению докладов в Европе и Америке, и вернулся в Норвегию с деньгами; чтобы расплатиться со всеми кредиторами (между прочим, и с тем, который чуть было не испортил мне все дело).

Следующей моей мечтой было открыть Северный полюс. Мне очень хотелось выполнить то задание, которое увлекало Нансена, а именно — при помощи полярных течений пересечь Северный полюс и затем полярное море. Я поспешил поэтому приобрести знаменитый корабль Нансена «Фрам». Хотя он был уже стар и потерт, я знал, что он все же будет в состоянии выдерживать натиск полярных льдов.

Однако в последний момент «Фраму» пришлось отправиться вместо Северного полюса на Южный.



Роалд Амундсен

в годы его путешествия к Южному полюсу

План и снаряжение

«Северный полюс открыт!». Эта новость мгновенно облетела весь мир. Цель, о которой столько мечтали, для которой столько работали и страдали, наконец, достигнута. Мы получили это известие в сентябре 1909 года.

И мне в тот же миг стало ясным, что предполагаемый план третьей поездки «Фрама» для исследования Северных морей готов рухнуть. Чтобы спасти наше предприятие, надо было действовать быстро и без колебаний. И с такой же быстротой, с какой кабель доставил нам эту новость, я решил совершенно изменить направление моего путешествия, а именно — повернуть «Фрама» к югу.

Я решил со спокойной совестью отложить свой первоначальный план на год или два. Северный полюс, представляющий из себя вторую по важности задачу в области полярного исследования, был открыт. И если бы мне удалось возбудить интерес к моему предприятию, мне оставалось бы только постараться разрешить другую крупную задачу — Южный полюс.

Для плавания «Фрама» был принят следующий план: отъезд из Норвегии — не позднее середины августа; Мадейра должна была быть первой и единственной остановкой. Затем начинался лучший путь для парусного судна — к югу через Атлантический океан и южнее от мыса Доброй Надежды и Австралии, затем восточнее и, наконец, к Новому, 1911 году, надо было проникнуть через ледяные глыбы в море Росса.

Исходным пунктом для моего предприятия я выбрал Китовую бухту в большой антарктической ледяной равнине, как самый южный доступный судну пункт. Мы надеялись попасть туда к 15 января, и высадить там, как заранее было решено, около десяти человек для зимовки, снабдив их материалами для постройки дома и припасами на два года. Затем «Фрам» должен был отправиться из Китовой бухты в Буэнос-Айрес и оттуда пуститься в плавание в целях океанографии, через Атлантический океан до берегов Африки и обратно. К 1 октября, «Фрам» должен был вернуться в Китовую бухту за перезимовавшим отрядом. Это все, что можно было предварительно решить. Остальной ход нашего путешествия зависел от местных условий и мог быть установлен только по окончании работы на юге.

*) Северный полюс был открыт в 1909 году капитаном Пири.

Все мои знания о плато Росса были почерпнуты из описаний, но я так основательно изучил всю касающуюся этой местности литературу, что при первом взгляде на громадные массы льда, мне стало казаться, что я знаю их долгие годы.

Я долго думал и решил, что Китовая бухта является самым удобным пунктом для зимовки. Прежде всего, с этого пункта можно было на судне проникнуть на юг дальше, чем с какого-либо другого; на целый градус южнее по сравнению с проливом Мак-Мурдо, места, назначенного Скоттом *) для стоянки. Уже это одно имело громадное значение для позднейшей поездки к полюсу на саниах. Другим большим преимуществом было то, что мы сразу оказывались на месте действия и могли, так сказать, с порога нашей комнаты наблюдать за условиями той страны, в которой нам придется работать. Кроме того, я мог предполагать, что почва этой части ледяной равнины, значительно отстоящая от материка, будет лучше и представит менее трудностей, чем искромсанные области, тянущиеся вдоль берега. И, наконец, из описаний следовало, что в Китовой бухте водится много животных, так что там было свежее мясо в виде тюленей, пингвинов и т. д.

Кроме технических и материальных преимуществ, представляемых равниной для зимовки, она являлась еще и удобным пунктом для метеорологических наблюдений, так как не была загорожена ни с одной стороны. Самый лагерь являлся наилучшим местом для ежедневных наблюдений характера ледяной равнины: отсюда представлялась наибольшая возможность наблюдать за различными интересными явлениями вроде движений, новообразований и разделений этой громадной ледяной массы.

И, в конце концов, это место было легко достижимо для судов, так как не было случая; чтобы судно встретило препятствия при входе в Китовую бухту.

Я знал, что этот план зимовки на Ледяном плато вызовет самое резкое порицание и будет назван сумасшедшей храбростью и наглостью. По общему мнению, ледяная равнина в этом месте так же, как и в других, неустойчива и ползуча. Даже те, кто сами побывали на ней, и те примыкают к этому мнению. В описании Шекльтона эти места выглядят совершенно безотрадно. Лед был изломан на протяжении многих миль, и он благодарил бога, что не устроил там своего лагеря. Я очень уважаю Шекльтона, его опыт и его работу, но считаю все же его выводы преждевременными.

Если бы Шельктон переждал день или два, когда он 24 января 1908 года посетил Китовскую бухту и видел, как откалывались и уносились куски льда, если бы он переждал, может быть, несколько часов, вероятнее всего, проблема Южного полюса была бы решена еще в декабре 1911 года. Ему, с его острым умом и здравым сужде-

*) Капитан Скотт — английский путешественник, погибший впоследствии на Южном полярном материке.

нием, не понадобилось бы много времени, чтобы убедиться, что то место равнины, где находится Китовая бухта, не пловуча, а наоборот, покоится на прочном, хорошем основании из маленьких островков, шхер и отмелей, и он мог бы тогда, вместе со своими дельными товарищами, раз-навсегда покончить с полярным вопросом. Но обстоятельства не позволили этого, и покрывало было лишь слегка приподнято, а не снято совсем.

Я особенно долго изучал образование этой ледяной равнины и пришел к заключению, что то образование, которое поныне находится в плато Росса под названием Китовой бухты, есть не что иное как та самая бухта, правда, с большими изменениями, которую наблюдал Якоб Кларк Росс. Значит, она продержалась, не считая нескольких отколовшихся кусков, в течение семидесяти лет. Из этого я заключил, что имею дело не с случайным образованием. То, что на заре времен задержало на этом месте бурный ледяной поток и образовало в ледяной равнине твердую бухту, было не просто капризом какой-то могущественной силы, а чем-то совершенно иным, более твердым, чем самый твердый лед, а именно твердой землей. В этом месте ледяная равнина натолкнулась на твердую землю, и таким образом возникла та бухта, которую мы теперь называем Китовой. Это мое заключение было впоследствии подтверждено наблюдениями, произведенными на месте. Вот причины, по которым я избрал тогда это место для своего лагеря.

Задача отряда, остающегося на твердой почве, заключалась в том, чтобы по устройстве лагеря перевозить припасы как можно дальше на юг, устраивая на пути хранилища для них. Я рассчитывал переправить до 80-й параллели столько с'естных припасов, чтобы можно было рассматривать эту широту, как отправной пункт для путешествия на санях к полюсу. Мы увидим впоследствии, что действительность превзошла мои ожидания.

Изложенный мною план был выработан в моем доме, в Бундефьорде, близ Христианин, в сентябре 1909 года, и был выполнен во всех самых мелких его деталях. Заключительные замечания в этом плане доказывают, что мои вычисления времени были не плохи. Там сказано: «...таким образом, последние путешественники вернутся из путешествия на полюс к 23 января». И действительно, 25 января 1912 года мы вернулись победителями.

По решению норвежского рейхстага от 9 февраля 1909 г., мне предоставили для моего путешествия «Фрам», и тогда же было ассигновано семьдесят пять тысяч крон на улучшения и необходимые изменения.

Все жизненные припасы были выбраны крайне тщательно и также тщательно упакованы. Колониальные товары были запаяны в жесты и затем упакованы в деревянные ящики. При полярных путешествиях требуется необыкновенно тщательная запайка с'естных припасов в жестяные хранилища. Недобросовестное

отношение, небрежное приготовление на фабрике, ведут при употреблении припасов на море, к цынге. Надо сказать, что во время четырех норвежских полярных экспедиций, — трех плаваний на «Фраме» и одним на «Гьёйе», — не было ни одного случая цынготных заболеваний, что лучше всего доказывает, как тщательно при этих путешествиях выбирались и упаковывались продукты.

Чрезвычайно важным для экспедиции вопросом был вопрос о действительно хороших собаках. Я уже говорил, что мне пришлось действовать быстро и решительно. На следующий день, после принятого мною решения, я уже находился на пути в Копенгаген, где находились гренландские смотрители. Они согласились прислать мне к июлю 1910 года сто лучших гренландских собак.

Одно из преимуществ собак состоит в том, что они легки и поэтому свободно переходят через снежные мосты, которые неминуемо встречаются на треснувших глетчерах. Если собака даже и провалится, то несчастье невелико: ее легко схватить за шиворот и вытащить на поверхность. Этого нельзя сделать с пони. Большое тяжелое животное проваливается, конечно, гораздо легче, а когда несчастье произошло, то вытащить его — трудная, тяжелая работа. При этом часто оказывается, что поводья разорваны, и пони лежит в трещине на глубине трехсот метров.

Другое достоинство: собаку можно кормить собачьим мясом. Можно постепенно уменьшать число собак, убивая слабейших и кормя ими остальных. Таким образом, избранные собаки получают свежее мясо. Наши собаки во все время пути получали собачье мясо и пеммикан. Поэтому-то они и могли так работать.

Да и мы сами, когда испытывали потребность в свежем мясе, разрешали себе кусок филея, и это жаркое было не менее вкусно, чем самая лучшая говядина; оставшиеся собаки ничего не имели против, если только они получали свою долю угощения от какой-нибудь части тела своего товарища. Единственное, что оставалось от этих угощений, были зубы жертвы, но после особенно утомительного дня, даже их не оставалось.

Я с первого же взгляда понял, что опаснейшая часть нашего пути будет от Норвегии к Ледяному плато. Будущее зависело от того, удается ли нам доставить собак в хорошем виде. К счастью, все мои спутники были того же мнения, и нам удалось совместными усилиями хорошим уходом не только доставить собак к месту действий, но и доставить их в лучшем виде, более сильными и крепкими, чем они были в начале плавания; число их умножилось за время путешествия, что также говорит о хорошем уходе. Чтобы защитить животных от сырости и от жары, над ними были устроены дощатые крыши и особые паруса от солнца, которые могли быть протянуты через все судно.

Средства у нас были самые скромные, и мне приходилось по несколько раз переворачивать каждую монетку, прежде чем решиться истратить ее. Вопрос об одежде — один из главных в полярных экспедициях; я считаю, что руководитель путешествия

должен лично позаботиться об одежде всех участников. Конечно, для меня было бы большим облегчением, если бы я потребовал от участников экспедиции, чтобы они сами позаботились о своем платье, но тогда я не мог бы следить за тем, чтобы платье это было желаемого качества.

Наше обмундирование не отличалось изяществом, но оно было тепло и практично. Я приобрел для него двести шерстяных одеял. Пусть читатель не воображает, что это были толстые, легкие белые одеяла. Они, отнюдь, не производили впечатления пуховых. Они лежали совершенно спокойно, твердой спрессованной массой, и цвет их был загадочный. Дело в том, что они с незапамятных времен служили нашим морякам и наверно могли бы рассказать немало жутких историй. Как только эти одеяла попали в мои руки, я первым делом отправил их в красильню. Когда они вернулись оттуда, их нельзя было узнать. Они сверкали чистейшим ультрамарином — или как это называется?..

Моим намерением было превратить эти две сотни одеял в полярные костюмы, и я решил не открывать происхождения этой материи. Ведь ни один портной на свете не согласился бы шить платье из старых шерстяных одеял. Моя рабочая комната выглядела в то время как склад шерстяных вещей. Шерстяные одеяла были навалены повсюду. Наконец, явился портной.

«Эта материя»? спросил он.

Я сделал самое невинное лицо:

«Да эта самая. Только что получена из-за границы. Необыкновенно счастливый случай. Мне удалось дешево получить эту партию образцов».

Я заметил что портной покосился на меня. Ему наверно показалось, что образчики немного велики. Он начал рассматривать материю на свет.

«Очень густо вытканная материя, — заметил он, — я готов поклясться, что она даже не тканая, а валяная».

Но все же мы принялись с ним считать эти образчики. Это была очень скучная работа, и на 193-ьем куске я сбежал, предоставив портному закончить подсчет. Только что я начал радоваться успеху, как из соседней комнаты раздался дикий вопль, похожий на рев разъяренного быка. Я кинулся к портному. Он стоял в волнах ультрамариновых одеял и размахивал некрашеным одеялом, не оставлявшим никаких сомнений относительно своего происхождения. Я забыл убрать настоящий «образчик». Портной поглядел на меня с невыразимым презрением и исчез навсегда, оставив меня в глубокой скорби. Но, в конце концов, мне все же удалось сшить платье, и никогда еще ни одна экспедиция не имела такой теплой и прочной одежды.

Я позаботился также, чтобы каждый человек на корабле имел просмоленную одежду и непромокаемые сапоги. Последние были изготовлены по мерке из самого лучшего материала. Но трудно представить себе наше разочарование, когда мы примерили наши прекрасные непромокаемые сапоги; они или болтались

на ноге так, что терялась всякая устойчивость, или же, наоборот, были настолько узки, что никакими силами нельзя было протиснуть в них ногу. Голенища были так узки, что самая нежная, самая маленькая нога не могла бы пролезть, зато сапог был так велик, что в нем могло поместиться вдвое большее количество ног. И только немногие из нас смогли надеть свои сапоги. Даже испытанный способ обменяться сапогами не помог; эти сапоги не годились для обитателей нашей платель. Но моряки всегда моряки и не терпят никакого стеснения. Большинство из них знало разговорку, что лучше одни сапоги, да в пору, чем десять не по ноге, и захватили свою собственную обувь.

Мы получили массу вещей из обмундировочного склада армии: материи, сапоги, башмаки, полотняное и теплое платье. Кроме того, каждый из участников экспедиции был снабжен полным костюмом гренландского тюленьего меха. Мы не забыли также нитки, иголки, пуговицы, ножницы, ленты и т. п.

Надо сказать еще об оборудовании помещений на судне. Ведь, уютное помещение имеет громадную важность. Я лично способен выполнить вдвое больше, если нахожусь в условиях удобства и порядка. Все помещения «Фрама» были обставлены красиво и уютно. Женщины прислали нам много украшений для наших комнат. Им наверно доставит удовольствие знать, что мы встречали повсюду самые восторженные похвалы нашему убранству. «Так вот как выглядит полярная экспедиция, — говорили нам, — а мы думали, что увидим, пустые стены и деревянные стулья». Слышались даже намеки на «будуар». Наши стены были украшены прекрасными вышитыми портъерами, и мы получили в подарок немало хороших картин. Что касается отдельных кают, то я предоставил хозяевам убирать их по своему вкусу, и каждый превратил их в уголок родины. Мы получили также в подарок целое кухонное и посудное приданое, все помеченное именем корабля. Нам прислали такое количество почтовой бумаги, записных книжек, календарей и т. п., с изображением «Фрама», что нам хватило бы канцелярских принадлежностей еще на два или три кругосветных плавания. Книги так и сыпались со всех сторон. Я считаю, что на «Фраме» было не менее трех тысяч томов. У нас были различные игры для развлечения, фонограф, рояль, скрипка, флейта, мандолина, даже губная гармоника и табакерка с музыкой.

Нас осыпали рождественскими подарками. Их прибыло на борт «Фрама» не менее пятисот. Друзья и знакомые прислали нам елку и елочные украшения. Да, все были исключительно добры к нам.

Мы были снабжены вином и спиртными напитками. Вопрос об употреблении спиртных напитков во время полярных экспедиций подымался довольно часто. Я лично считаю, что умеренное употребление алкоголя в полярных странах прямо необходимо, как лекарство. Я говорю, конечно, только о зимнем лагере, потому что во время путешествия на санях алкоголь абсолютно

исключается, — это нам известно из личного опыта. И не потому что стакан водки мог бы повредить, а только из соображений экономии места и веса. В путешествии на санях важнее всего легкость груза, и берется с собой только абсолютно необходимое, а я никоим образом не могу включить алкоголь в число «абсолютно необходимых» вещей. Но в зимнем лагере и во время одиноких странствований в бурных холодных пространствах алкоголь приносит громадную пользу. Когда возвращаешься мокрый и замерзший, после тяжелой неприятной работы, несказанно приятно выпить стакан водки. Я знаю, защитники трезвости заявят, что можно с таким же успехом выпить чашку горячего крепкого кофе, но я думаю, что поглощаемые в таких случаях громадные количества горячего кофе значительно вреднее, чем стакан вина. Кто не знает значения грога или вина вечером, за общим столом? И дневные ссоры легче испаряются вечером вместе с парами рома. Споры забываются, и дружба восстанавливается с новой силой. Отнимите у этих вечерних собраний алкоголь, и вы быстро увидите разницу.

У нас была хорошо подобранная и тщательно упакованная аптека, но, к сожалению, ни один врач не присоединился к экспедиции, и мне пришлось взять в этой области всю ответственность на себя. К счастью, лейтенант Гиертсен проявил необыкновенную способность к выдергиванию зубов и ампутированию. Он проявлял необыкновенную быстроту и уверенность даже в самых трудных случаях, но я не могу поручиться, что это всегда было на пользу больных.

Нам подарили громадное количество шоколаду, печения, чаю, кофе, табаку, сахару и мыла. У нас был большой запас спичек в непромокаемой упаковке. Кроме того, на «Фраме» был довольно опасный груз в виде патронов и керосина, так что пришлось принять все возможные противопожарные меры.

Конечно, мы взяли с собой полный набор научных инструментов.

Затем мы везли пятнадцать палаток, на шестнадцать человек, купленных в морском ведомстве. Там же мы заказали еще шесть палаток, трехместных. Они были из крепкого, практичного парусного холста с цельным вшитым полом. Один человек свободно мог раскинуть такую палатку даже в сильный ветер. Чем меньше шестов в палатке, тем легче ее раскинуть, — это мое мнение, — и в наших палатках было по одному шесту. Часто приходится читать, что во время полярных экспедиций участникам приходилось трудиться целыми часами, чтобы установить палатку. У нас об этом не могло быть и речи. Палатка устанавливалась в одно мгновение, и мы спокойно спали в наших спальных мешках, не обращая внимания на бурю. Вход в палатку был устроен по образцу мешка. Этот способ, как и все хорошие способы, очень прост. В палатке вырезается отверстие желаемой величины, и в него кругом вшивается мешок, открытый с обоих концов. Этот мешок и служит дверью. Когда все войдут в палатку, мешок завя-

зывается простым узлом, как все мешки. Палатка с таким входом и с цельным вшитым полом противостоит какой угодно буре, в нее не проникнет ни одна снежинка.

Наши десять саней были построены по Нансеновскому образцу, но немного шире.

Ящики для запасов во время путешествия на санях были из тонкого, мягкого ясеня, длиной и шириной в тридцать, а вышиной в сорок см. Они имели только одно небольшое отверстие наверху, закрывающееся алюминиевой крышкой. Такие отверстия удобны потому, что не приходится распускать ремни, чтобы достать из ящика необходимый предмет. При больших же отверстиях через крышку непременно проходит ремень.

Наше обмундирование было богаче и совершеннее, чем кого-либо при полярных исследованиях. Его можно было разделить на два сорта: обмундирование для большого холода и обмундирование для терпимого холода. У нас был большой выбор одежды из меха северного оленя. Были особенно толстые, средние и совсем легкие костюмы, толстые и средние спальные меховые мешки. В обмундировании важнее всего обувь, так как ноги особенно чувствительны к холоду, и их труднее всего защитить. Руки всегда можно отогреть на ходу, а ноги укутываются с утра, и эта работа так утомительна, что до вечера ее никто не рискует проделать вторично. Таким образом не видишь своих ног в течение всего дня, и всецело приходится полагаться на чувство, но чувство может обмануть, и люди часто отмораживают себе ноги, сами того не замечая. Опасность отморожения сильно уменьшается при употреблении мягкой обуви, но, с другой стороны, мягкая обувь неприменима при лыжах, так как к ней нельзя крепко привязать, а на мой взгляд ничто так не утомляет, как плохо прикрепленные лыжи. Лыжи должны составлять одно целое со мной, чтобы я был хозяином положения. Я перепробовал всевозможные модели и, наконец, решил заказать башмаки на твердой подошве, но с мягким верхом, не меховым, так как мех твердеет на морозе, а кожаным, покрытым сверху парусным холстом. Мерка была снята с моей ноги. Моя нога не отличается особенной миниатюрностью, кроме того, на мне были тогда надеты две пары чулок из оленьего меха. Когда я увидел эти башмаки на выставке магазина цивилизованной Христиании *), я был поражен и до тех пор обходил этот магазин, пока чудовища не исчезли с витрины.

Упряжь для собак была сделана по алясскому образцу. Алясские эскимосы запрягают своих собак гуськом перед санями. Это, конечно, наилучший способ, не только более целесообразный для использования силы собак, но и наиболее безопасный для перехода через ледниковые трещины.

Теперь мне остается только сказать несколько слов о самих припасах для санного путешествия; я не стремился взять с собой целый склад колониальных товаров. Просто, но сытно, — вот мое

*) Старое название столицы Норвегии.

мнение; богатое, разнообразное меню пригодно для людей, которые ничего не делают. У нас был пеммикан, печенье, молочный порошок и шоколад. Печенье, которое мы получили в подарок, было специально для нас изготовлено; оно содержало в себе овес, сахар и молочный порошок, так что было и очень питательным и очень вкусным. Печенье составляло большую часть нашей дневной еды, так же, как и молочный порошок.

К Югу

Май 1910 года прошел. Он был прекрасен так, как может быть прекрасна весна Норвегии.

С самого начала месяца «Фрам», ждал у бона под стенами Христиании. В полной исправности, наисто вычищенный, явился он с верфи Ортена. Но уже на следующий день по его прибытии, палуба приняла ежедневный рабочий вид, началась нагрузка.

Из погребов исторического музея длинными, непрерывными рядами потянулись к кораблю ящики с запасами; они погружались в его объемистые недра. Надо было не только доставить ящики на борт, но еще и знать впоследствии, где стоит каждый ящик, и иметь возможность достать его.

Вместе с сестными припасами сдавалось и все снаряжение. Каждый из участников экспедиции деятельно работал над своей частью; как ни ломали себе голову, все казалось, что чего-то не хватает, что хорошо бы захватить и то, и другое... и только отъезд мог положить этому конец.

Мы работали изо всех сил, чтобы закончить работу к середине августа, моменту, назначенному для отплытия. Чем раньше, тем лучше. «Фрам» успел побывать в Трокендоке, где его корпус был тщательно осмотрен и местами уплотнен.

Так как судно было очень нагружено, то давлением на подводную часть повредило фальш-киль, но с помощью водолаза повреждение удалось быстро исправить. Четыре сотни связок рыбы были перенесены в большое помещение, где теперь было очень тесно. Сани и лыжи были особенно тщательно размещены, чтобы к ним не проникла ни малейшая сырость. Эти вещи должны сохраняться в абсолютной сухости, иначе они делаются негодными к употреблению.

Когда погрузка была благополучно закончена, дошел черед до собак. Были приняты все меры к принятию наших четвероногих спутников. Под сведующим руководством Биааланда и Стубберуда большинство экипажа вооружилось топорами и пилами и принялось за работу; через несколько часов у «Фрама» была новая палуба. Она состояла из отдельных досок, которые легко можно было снимать для мытья и чистки. Эти доски покоились на столбах, прибитых к судну. Для большей защиты и тени, перила были изнутри обшиты деревом, и к ним были приделаны цепи для собак. С самого начала нельзя было оставить животных на свободе. Надо было сперва дать им привыкнуть к окружающей обстановке и узнать своих хозяев.

К вечеру, 9 августа, все было готово к приему наших новых товарищей. Их переправляли на грузовом пороме по десять зараз. На сходнях «Фрама» происходил быстрый, решительный прием, и прежде, чем собака успевала опомниться от страха и удивления, она уже была прикована к палубе, и ей любезно предлагали отнестись к своему положению с благоразумным спокойствием. Через два часа все девяносто семь собак были на борту, но зато палуба «Фрама» была переполнена. Как только последняя собака была переправлена, мы удалили всех посторонних посетителей, и сейчас же на баке заработал мотор, подымая якорь. Послышался возглас: «якорь поднят» — и наше путешествие к цели, лежащей за 30.000 км, началось. Тихо и незаметно вышли мы в сумерках из фиорда.

В начале лета, во время нашего плаванья к Атлантическому океану, ветры и погода благоприятствовали нам. То же было и на этот раз. При отплытии и несколько дней спустя, было абсолютно тихо. Трудная задача ознакомления с собаками и привычка к ним были значительно облегчены хорошей погодой.

С первого же часа я сознал и все время руководствовался этим сознанием, что для нашего предприятия особенно важно доставить животных благополучно к цели нашего путешествия. И если бы нам нужен был лозунг, я сказал бы: «прежде всего, и после всего — собаки». И результаты показали, что этот лозунг был бы уместен. Мы устроились, приблизительно, так: собаки первое время были привязаны всегда к одному и тому же месту. Их разделили на группы по десять штук. Каждая группа получила одного или двух надзирателей, которые о них заботились и несли за них полную ответственность. Я взял себе четырнадцать собак у капитанского мостика. Так как при кормлении собак должны были присутствовать все, то эта процедура была приурочена к сменам вахты. Лучшее удовольствие для полярной собаки состоит в том, чтобы загнать в себя наибольшее возможное количество еды; можно с успехом сказать, что путь к сердцу полярной собаки лежит через желудок. Мы руководствовались этой половицей, и результаты были прекрасные. Уже через несколько дней каждый надзиратель был в тесной дружбе со своим отделением.

Нет животного, которое так ярко могло бы выражать свои чувства, как собака. Радость, боль, благодарность, угрызение совести, все это необыкновенно ярко отражается во всем ее поведении. Мы, люди, обычно претендуем на то, что только у нас имеется настоящая живая душа. Говорят, что глаза это — зеркало души. Но взгляните повнимательнее в собачьи глаза. Вы увидите в них действительно «человеческое», то же, что и в человеческом взоре, и невольно подумаете о том, что они полны души.

На борту «Фрама» было сто собак. Постепенно, видя их каждый день, мы научились различать их, и у каждой обнаружили свои особенности, свои характерные черты; не было и двух одинаковых. И если иногда кто-нибудь уставал от человеческого обще-

ства — правда, это случалось очень редко, он находил облегчение в обществе животных.

Я убежден, что все на судне облегченно вздохнули, когда мы, наконец, вышли в открытое море. Юго-западный ветер держался, но теперь это было уже неважно. Надо, наверно, самому проделать такое плавание на «Фраме», чтобы понять, как приятно нам было выйти в открытое море и избавиться от вечного маневрирования парусами на палубе, переполненной собаками.

Бискайский залив пользуется у моряков плохой славой, вполне заслуженной: он поглотил не одно прекрасное судно со всем экипажем. Но в это время года можно было надеяться пройти благополучно, и эта надежда нас не обманула. Мы вспоминали гостинню о северном ветре, который, по словам учебников географии, дует у берегов Португалии. И действительно, северный ветер застиг нас в Бискайском заливе. Ветер держался упорно, и мы быстро шли к югу, к той полосе неба, за которой начинается устойчивая погода и которая, как правило, представляет для моряков одно сплошное удовольствие.

Впрочем, морская часть нашей работы не была особенно утомительной, даже в эти тяжелые недели было достаточное количество рук, которые с умением и готовностью производили например, уборку: каждый из наших моряков может порассказать о том, что такое уборка, когда на борту имеются животные, и когда эти животные помещены на палубе и при всякой работе непременно загораживают дорогу. Я всегда держался того мнения, что полярное судно никак не должно быть складом мусора и грязи, сколько бы на нем собак не было. Наоборот, я считаю, что при таких плаваниях особенно необходимо содержать судно в самой тщательной чистоте. Надо остерегаться распушенности и слускания, а нечистоплотность — первый шаг к ним. Мои взгляды разделялись всеми на «Фраме», и, несмотря на трудности, мы оставались верны нашим принципам.

Дважды в день вся палуба окачивалась водой, независимо от специальной чистки швабрами и ведрами воды. По крайней мере, раз в неделю снималась разъемная палуба и каждая отдельная доска чистилась до тех пор, пока не делалась, как новая. Это была работа, испытывающая терпение и выдержку, но я не помню случая, чтобы она не была выполнена. «Палуба должна быть чистой, во что бы то ни стало» — вот как ставилась задача.

Правда, иногда ночью слышались проклятья тех, кто по ходу работы вынужден был браться за паруса или снасти, лежащие на палубе, — ведь достаточно будет, если я скажу, что на палубе спали собаки, которые в течение дня вдоволь ели и пили. Но постепенно проклятья переходили в шутки; ведь, ко всему на свете человек привыкает, привыкает он также относиться спокойно и к тому, что его пальцы постоянно попадают в собачьи визитные карточки.

Мы с радостью замечали, что собаки чувствовали себя день-от-дня все лучше. Если у нас и были сомнения по собачьему во-

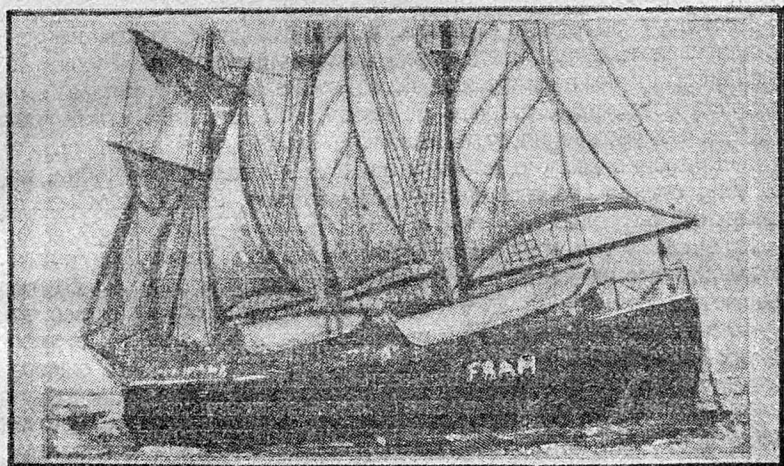
просу, то теперь они окончательно отпали. Видно было, что нам удастся довести собак в хорошем состоянии. Конечно, все зависело, в первую очередь, от достаточного количества пищи. Я уже говорил, что мы взяли с собой большие запасы сушеной рыбы; но хотя эскимосские собаки и не большие лакомки, все же их желудок не может бесконечно принимать одну рыбу, и приходится добавлять известное количество жира. У нас было несколько бочек жира, но нам надо было расходувать его экономно. Чтобы сберечь наши запасы жира, и в то же время продолжать кормить собак рыбой, мы придумали смесь из рубленной рыбы, сала и маисовой муки. Это блюдо подавалось собакам три раза в неделю, и они накидывались на него с жадностью. Они скоро научились различать дни, когда им его давали, и как только слышали звук жестяной посуды, в которой подавалось месиво, они поднимали такой шум, что не слышно было собственного голоса. Готовить эту смесь было очень хлопотно, еще сложнее было разделить пищу между собаками, но, думаю, мы не доставили бы животных в таком прекрасном состоянии в Китовую бухту, если бы испугались этой работы.

Сушеная треска была, конечно, не так вкусна, как месиво, но зато собаки получали ее вдоволь. Т.-е. вдоволь, по нашему мнению, потому что собакам никогда не было достаточно, и они всегда старались стянуть друг у друга пищу, несмотря на строгое наказание. Другой неприятной привычкой эскимосских собак, от которой мы тщетно старались их отучить, были их концерты. Мы так и не могли понять, что собственно они хотели передать своим воем; было ли это простым развлечением или же они выражали свое довольство или недовольство? Вся стая мирно отдыхала, как вдруг поднимался какой-нибудь, запевало и брал длинную воющую ноту. Если в это время никого не было поблизости, то начинали подтягивать остальные собаки, и в течение нескольких минут слышался адский вой. Самое замечательное в этом концерте был конец: они замолкали сразу, как хорошо спевшийся хор умолкает по знаку дирижера.

При нашем отъезде у нас было девяносто семь собак, из них девять самок, и мы надеялись, что число наших собак возрастет. Так и случилось. Уже через три недели произошло первое «радостное событие». Само по себе оно, конечно, не представляло особенной важности, но на корабле, где каждый день похож на предыдущий, все имеет большой интерес. Отчет гласил, что «Камилла» принесла четырех славных малых, и мы все были довольны. Из четырех щенков мы оставили двух мужского пола, остальные два погибли, не успев даже взглянуть на свет.

Казалось бы, что, имея на борту сто собак, едва ли можно будет посвятить особенно много времени уходу за щенками. И если уход все же был, то только благодаря нежной любви старшего офицера к маленьким животным. Он сделался их защитником с первой минуты их существования. Впоследствии, когда появились еще щенки, возник вопрос о помещении. на палубе уже

не оставалось места. «Я возьму их на свою койку», — заявил офицер. До этого не дошло, но он не задумался бы взять их, если бы понадобилось. Пример заразителен, и когда щенки немного подросли и перестали питаться материнским молоком, можно было видеть, как после каждой трапезы у собак появлялись надзиратели, один за другим, и каждый нес на тарелке остатки своего обеда. Такое отношение вызывается не только чувством долга и терпением, а любовью к работе и живым к ней интересом; эта любовь была у всего экипажа, несмотря на то, что никто не подозревал о настоящей цели нашего путешествия, и предстоящая нам борьба с ледяными пространствами, конечно, им и во сне не снилась. Я решил подождать еще немного и сообщить им план по выходе из Фунгала в Мадейру.



«Фран» во время стоянки у острова Маейдера.

Не скрою, я напряженно ждал нашего прибытия в Мадейру. Как хорошо будет, когда ничего не придется скрывать и можно будет говорить открыто. Мои товарищи, посвященные в план, чувствовали также. Хранить секрет на судне, где все живут в самом тесном общении, дело нелегкое и неприятное. Если бы еще мы имели дело с неопытными людьми, а тут почти все не раз уже побывали в полярных экспедициях, и нам приходилось следить за каждым своим словом и то и дело попадать в неловкое положение.

Наше судно настолько зависело от ветра и погоды, что мы не могли точно высчитывать время переходов. В вычислениях, сделанных для всего путешествия, мы руководствовались быстротой в четыре узла. С этой скромной скоростью можно было рассчитывать попасть на Ледяное плато к середине января 1911 года. Мы увидим впоследствии, что это вычисление оказалось довольно точным.

На путь к Мадейре у нас был отпущен один месяц; но плавание оказалось удачным, и через месяц после выезда из Христиании мы не только прибыли на Мадейру, но уже выходили из Фунгала. 6 сентября мы стали на якорь в Фунгале. Там должен был ждать нас мой брат. Сначала мы были обеспокоены, что обогнали его и пришли первыми, но он тотчас же появился на лодке и привез нам массу газет и писем. С ним был маленький, делового вида, господин, отрекомендовавшийся, как врач и заинтересованный состоянием нашего здоровья. Но, когда он поднялся по сходням и увидел перед собой штук двадцать здоровых собачьих морд, оскаленных от большой жары, у него внезапно пропал весь интерес к нашему здоровью.

Фунгал был последним местом нашего общения с внешним миром, и мы позаботились пополнить наши припасы.

Расскажу об одной странности: фунгальские газеты не замедлили связать нашу экспедицию с Южным полюсом. Туземные журналисты и не подозревали всего значения, высосанного ими из пальца известия. Это было не более, как газетной уткой, родившейся из убеждения, что полярное судно, отправляющееся к югу, непременно должно попасть на Южный полюс. Случайно, на этот раз, «утка» сказала правду и, к счастью, она не перелетела Мадейрских островов.

К вечеру, 9 сентября, мы приготовились к отъезду. Машинисты поставили винт на место и проверили его; запасы были на борту, хронометры проверены. Нам оставалось только освободиться от докучливых разносчиков, которые осаждали нас со всех сторон в своих лодках, превращенных в летучие лавочки. Мы быстро спровадили их, и на борту остался только мой брат.

Теперь, когда мы отгородились от внешнего мира, настал момент сообщить моим товарищам план путешествия к Южному полюсу, план, который был выработан уже год тому назад. Я думаю, что все они до сих пор помнят этот жаркий полдень в Фунгальском рейде. Все были вызваны на палубу. Не знаю, о чем они тогда думали, но едва ли об Антарктике и об Южном полюсе. Лейтенант Нильсен принес большую, свернутую карту, и я заметил, что на нее устремились вопрошающие взгляды.

Мне пришлось потратить много слов, чтобы объяснить, с какой стороны дует ветер и какой нам надо взять курс. Затем старший офицер развернул карту южного полушария, и я в общих крупных чертах изложил свой план и причины, по которым я скрывал его до сегодняшнего дня. От времени до времени я наблюдал украдкой за выражением лиц. Сперва, как и следовало ожидать, они выражали только удивление, но скоро оно уступило место другому выражению, и еще прежде, чем я кончил говорить, все лица сияли от радости. Я уже не сомневался в том, какие получу ответы, когда буду каждого отдельно спрашивать о согласии, и, действительно, когда я начал переключку, то каждый твердо и быстро отвечал мне «да». Хотя, как я уже говорил, я ничего другого и не ожидал, но мне трудно описать радость, наполнившую

мое сердце, когда я увидел, с какой готовностью эти люди соглашались служить мне. В этот вечер не я один был доволен. На «Фраме» царствовало такое оживление и такая радость, что можно было скорее подумать, что мы уже выполнили свое задание, чем то, что мы еще собираемся взяться за него.

Но в данный момент у нас не было времени обсуждать события. Для этого у нас впереди было еще много месяцев. В течение двух часов все должны были успеть написать домой и сообщить своим близким о перемене. Письма оказались не слишком объемистыми, но все были готовы к сроку. Почта была вручена моему брату, который должен был довести ее до Христиании и оттуда разослать по адресам. Но это случилось уже после того, как изменение наших планов было разглашено газетами.

Новость была встречена моими товарищами прекрасно; другой вопрос — как отнесутся к ней на родине? Впоследствии мы узнали, что было сказано много слов и злых и добрых, а в то время мы не особенно заботились об этой стороне дела. Мой брат взялся сообщить всем, куда мы держим путь, и я не завидовал ему в этой задаче. Мы пожали ему в последний раз руку, он покинул судно, и мы остались одни. Но пусть не думают, что мы были подавлены. Мы отправились в наше большое путешествие, как на танцевальный вечер, и при прощании не было и тени обычного печального настроения. Люди смеялись и более или менее удачно острили над нашим положением. Якорь был поднят скорее, чем обычно, и в то время, как мотор уносил нас из удушающей жары гавани, мы с удовольствием наблюдали, как освежающий северо-восточный пассат надувал наши паруса. Собаки, которым пребывание в Фунгальском рейде было не очень по вкусу из-за жары, выразили свое удовольствие прохладой общим концертом. И на этот раз мы разрешили им это развлечение.

В первые две недели по отплытии из Мадейры, дул свежий северный пассат, и мы могли поддерживать достаточную скорость при помощи парусов. Мотор отдыхал, и машинисты имели возможность мыться и чиститься, сколько душе угодно, — и они, действительно, занимались этим все свободное время. В это время Нодтвет воспользовался возможностью заняться искусством, которые ему особенно по сердцу — превратился в кузнеца. Нашлось достаточно дела и молотку и наковальне. Если у Ренне было достаточно шитья, то у Нодтвета было не меньше кузнечного дела: обивка саней, ножи, остроги для тюленей, обода, болты, крючья, цепи и т. д., без конца. Удары его молотка по наковальне раздавались с утра до ночи, пока мы не попали в Индийский океан. В поясе западных ветров — нелегкое дело попасть молотком по шляпке гвоздя, на таком неустойчивом фундаменте, как палуба «Фрама», и не так-то приятно, если кузнечный горн по нескольку раз на день заливается водой.

Во время приготовлений к путешествию, все время поднимался вопрос о жалком состоянии доброго старого «Фрама».

Говорилось, что он очень непрочен, дыряв, как решето, что он насквозь прогнил. Все эти разговоры кажутся нелепыми теперь, когда «Фрам» столько перенес во время двухгодичной поездки к Южному полюсу. Из двадцати четырех месяцев, он двадцать провел в глубоких морях, в таких водах, которые требуют от корабля особой прочности. Сейчас судно в таком же прекрасном состоянии, как и перед экспедицией, и могло бы выдержать второе подобное плавание без всякой починки. Мы все на борту знали цену этим толкам и знали также, что не может быть деревянного судна, на котором время-от-времени не приходилось бы выкачивать воду. Когда машина не работала, достаточно было ежедневно в течение десяти минут выкачивать воду ручным насосом.

Нет, в корпусе нашего доброго «Фрама» не было недостатков.

Часто задается вопрос: что лучше — сильная жара или сильный мороз? На это не легко ответить, — это дело вкуса, но на судне все, пожалуй, предпочтут жару, даже самую сильную. Как ни трудно днем, зато ночи восхитительны, а за холодным днем непременно следует еще более суровая ночь. Жаркий климат имеет еще одно преимущество для людей, которым постоянно приходится прыгивать с коек и влезать в свое платье. Чем меньше одежды, тем быстрее это делается.

Но если бы наши собаки могли высказаться, они наверно в один голос сказали бы: «Нет, нет, доставьте нас скорее в более холодные страны». Их одежда не была рассчитана на тридцатиградусную температуру в тени, и, к сожалению, они не могли сбрасывать свою шкуру по желанию. Но надо сказать, что обычное мнение о том, что для таких собак нужны северные морозы, ошибочно: они предпочитают мягкую, теплую погоду. Конечно, тропическая жара не совсем им подходила, но нельзя сказать, чтобы они очень страдали от нее, тем более, что мы протянули через все судно парус от солнца, так что они не приходили в непосредственное соприкосновение с солнечными лучами. Лучшим же доказательством является то, что ни одна собака не заболела во время этого перехода. Больше всего мы боялись чумы, но к счастью, благодаря хорошему уходу, никаких заразных болезней не появлялось.

К 16 октября мы, по нашим расчетам, должны были быть вблизи южного Тринидада — одного из немногих оазисов Южно-Атлантической водной пустыни. Мы хотели пристать к острову, может быть, даже сойти на берег, но к сожалению пришлось как-раз остановить мотор, чтобы выгрузить шлак, так что мы пристали к острову в сумерках. Все-таки было немного видно; достаточно, чтобы проверить наши хронометры.

Последние дни октября принесли нам желанное изменение. Мы бодро шли вперед при свежем северном бризе и к концу месяца достигли сорока градусов широты. Теперь мы попали в фарватер, где с уверенностью можно было ожидать сколько угодно ветров и, повидимому, в желаемом направлении. Наш

путь шел теперь к востоку, вдоль пояса так называемых славных восточных ветров. Этот пояс тянется между сорока и пятьюдесятью градусами широты вокруг всей земли и отличается постоянными восточными ветрами, обычно очень сильными. На эти ветры мы и понадеялись. Если бы они нас обманули, мы оказались бы в печальном положении. Но, как только мы вступили в их владения, они сейчас же накинулись на нас, — нельзя сказать, что плавание было легкое, но по результатам оно было грандиозным, — мы с быстротой ветра неслись к цели.

Мы нагнали потерянное время, и, как надеялись, через два месяца по выходе из Мадейры были у мыса Доброй Надежды. В день перехода через меридиан мыса, мы впервые попали в настоящую бурю. Море вздымалось угрожающе высокими волнами, но наш прекрасный корабль показал, на что он способен. Каждая из этих волн в один миг смыла бы нашу палубу, но «Фрам» не допускал подобных вольностей. Волны лизали стены судна, и мы ждали, что с минуты на минуту они хлынут на нас, но «Фрам» делал маленькое элегантное движение, и волне оставалось только прошмыгнуть под корабль. Было сказано: «Фрам» построен для льдов — и это правда, но когда Колин Арчер создавал это образцовое для льдов судно, он создал в то же время мастерской морской корабль, корабль, которому трудно найти равного. Конечно, корабль страшно качало, и во время всего долгого плаванья в полосе пояса восточных ветров корабль качался непрерывно, но к этой неприятности нам уж пришлось приспособиться. Хуже всего пришлось кухне. Не легко быть поваром, когда в течение целых недель нельзя взять в руки чашку кофе без того, чтобы она не брызнула фонтаном. Надо много доброй воли и терпения, чтобы не озлобиться. Но Линдстрем и Ольсен, которые готовили нам еду в этих тяжелых условиях, глядели на вещи с юмористической точки зрения, и эта их способность была счастьем и для них и для нас.

Что же было с собаками при такой погоде? К шторму они относились довольно равнодушно, но дождь они не любили. Сырость — это самое неприятное для полярной собаки. Когда палуба была мокрой, они совсем не ложились, и предпочитали стоять часами, они даже пытались спать в таком положении; из этого, конечно, ничего не выходило, зато они отсыпались в дни хорошей погоды; тогда они спали весь день без перерыва. У мыса Доброй Надежды мы потеряли двух собак, — они упали за борт во время ужаснейшей качки.

Надо упомянуть об одном довольно опасном обстоятельстве при плавании в этих широтах. Ночью, в темноте или в густом тумане, легко натолкнуться на ледяную гору. Бывает, что эти страшные странники попадают в своих скитаниях далеко за сороковой градус. Столкновение, конечно, маловероятно, но меры следует принимать, и внимательный, опытный глаз различит в темноте сверканье льда. Мы также начали, в виду возможности появления льда, измерять по ночам температуру воды.

Мы хотели было зайти на остров Кэргуэлен, навестить находящийся на нем лагерь норвежских китоловов; я надеялся также заставить там жиром для наших собак, которые что-то начали худеть. Мы шли со всей доступной нам скоростью. Ветры были благоприятные, один бриз сменялся другим, и мы делали в среднем по двести восемьдесят километров в день. Один раз в сутки мы прошли 320 километров — это был самый большой дневной переход за все плавание. Но когда мы почти вплотную подошли к острову, ветер внезапно перешел в шторм, и нам оставалось или ждать или продолжать путешествие, минуя остров. Мы выбрали последнее. Хотя нас и привлекала мысль попасть опять в общество людей, а тем более земляков, но еще заманчивее было как можно скорее оставить за собой оставшиеся семь тысяч четыреста километров. Собакам стали давать время-от-времени некоторое количество масла, эта перемена питания сделала чудеса. Мы все чувствовали себя великолепно, были свежими и здоровыми, и хорошее настроение возрастало по мере приближения к цели.

На предстоящем нам пути — между берегом Австралии и южно-полярными пловучими льдами — нам могла угрожать самая недоброжелательная погода; мы читали и слышали о том, что нашим предшественникам пришлось испытать в этом фарватере, и приготовились к самым суровым испытаниям. Мы не боялись за «Фрама», он достаточно себя показал, нас страшила только потеря времени.

Приняв во внимание весь опыт наших предшественников, мы решили взять такой курс, чтобы 65° широты был достигнут нами на 175° вост. долготы. Надо было возможно скорее пройти полосу ледяных глыб, запирающих вход в лежащее южнее море Росса. Этот ледяной пояс задерживал некоторые корабли по шести недель, другим же кораблям удавалось проскочить в несколько часов. Мы надеялись попасть в число последних и выбрали путь наиболее удачливых исследователей.

Конечно, в этом ледяном поясе масса изменений, которые невозможно учесть, но все же больше всего шансов пройти благополучно между 175 и 180° долготы. Западнее не стоит и пытаться пробраться сквозь лед. Под Новый год мы были на 62° 15' южн. широты. Старый год доживал последние минуты. Как быстро он промчался; он приносил нам удачу и неудачу, но он принес нам главное: мы были бодры и здоровы.

Наступила новогодняя ночь. В три часа ночи меня разбудили: показалась первая ледяная гора. Я выбежал наверх. Действительно с подветренной стороны, в лучах утреннего солнца сверкал сказочный дворец. Это была большая гора, с плоской вершиной, правильной антарктической формы.

Может быть, это покажется странным, но мы встретили эту первую ледяную гору с радостью и удовлетворением. Обычно

ледяная гора вовсе не является желательным для моряков зрелищем, но в эту минуту мы не думали об опасности. Для нас встреча с угрожающим великаном имела другое значение: полоса ледяных глыб была близко, и мы все мечтали попасть в нее возможно скорее. Нам наскучила монотонная жизнь, которую мы вели так долго, мы с нетерпением ждали перемены. Какое счастье пробежать несколько метров по ледяной глыбе, при этой мысли пульс бился сильнее. Нас радовала также возможность накормить собак свежим тюленьим мясом, не говоря уже о том, что мы и сами не имели ничего против нового блюда.

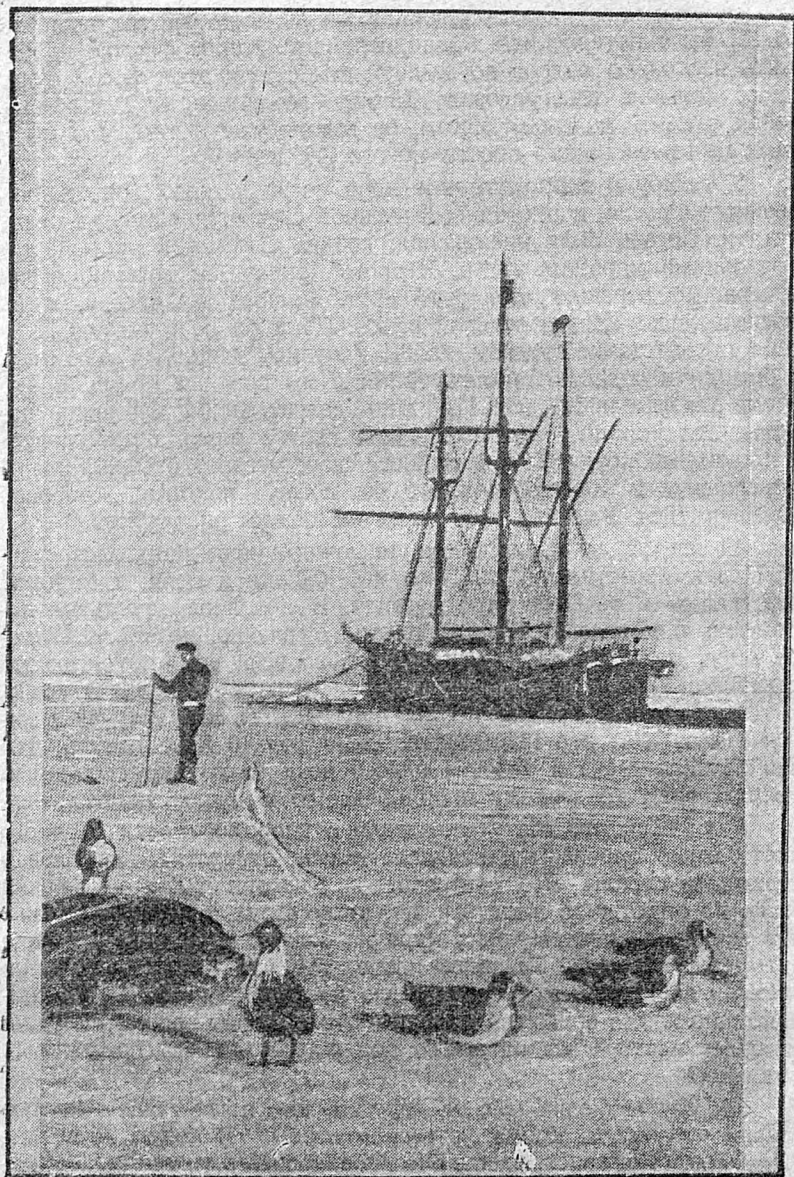
К вечеру и в продолжение ночи число ледяных гор значительно возросло, и постоянный дневной свет пришелся нам очень кстати. Погода была прекрасная: воздух светлый и чистый, дул постоянный хороший ветер. Второго января, к восьми часам вечера, мы перешли полярный круг, и через два часа с мачты послышалось: «Виден ледяной пояс». Пока он не представлял из себя препятствия: ледяные глыбы тянулись длинными полосами, с большими водными промежутками и мы шли все прямо. В это время мы находились под 176° вост. долготы и $66^{\circ} 30'$ южн. широты. Лед укрощал волнение, наша палуба опять превращалась в спокойный крепкий мол, и после двух месяцев беспрестанного упражнения в морской походке мы могли, наконец, свободно передвигаться. Уже это одно было настоящим праздником.

11 января, во время обеда, на южном небе показался сильный свет, известивший нас, что мы близки к цели, к которой стремились в течение пяти месяцев. В половине третьего пополудни показалось Ледяное плато. Медленно подымалось оно из моря, и, наконец, мы увидели его во всей его потрясающей величине. Трудно, при помощи пера, передать то впечатление, которое впервые производит на наблюдателя эта могучая ледяная стена. Нет, это неопишимо. Одно только надо понять, что эта ледяная стена в течение целого века была непреодолимым препятствием ко всякому проникновению в южном направлении.

Мы знали, что все утверждения о непроходимости Ледяного плато давно опровергнуты. Существовало отверстие, ведущее в неведомые страны. Это отверстие — Китовая бухта — должна была, по описаниям, лежать в 180 километрах к востоку от нас. Мы направили поэтому наш курс на восток и шли в течение четырех дней вдоль Ледяного плато, так что имели достаточно времени наблюдать эту чудовищную постройку природы. Мы напряженно ждали прибытия в гавань. Что ожидало нас там? Можно ли будет перебраться на землю при сколько-нибудь приемлемых условиях?

Мы огибали один мыс за другим, но наши глаза тщетно искали что-нибудь кроме отвесной стены. Наконец, к вечеру 12 января, стена раскрылась. Все исполнилось в точности. Мы находились под 164° долготы, на том самом месте, где наши предшественники нашли доступ к Ледяному плато.

Перед нами лежала большая бухта, настолько обширная, что с мачты нельзя было вполне разглядеть ее глубину, но не было видно, откуда к ней подойти. Бухта была заполнена свежестколовшимися ледяными глыбами — морским льдом. Мы прошли



Фрам в Китовой бухте.

поэтому немного на восток и стали ждать событий. На следующее утро мы вернулись к бухте; через несколько часов ледяные глыбы пришли в движение и одна за другой стали выплывать в открытое море. Проход был свободен.

Мы вошли в бухту и сразу убедились, что здесь представляется прекрасная возможность сойти на берег: надо было только выбрать наиболее удобное место.

На ледяном плато

Тотчас по прибытия решено было произвести первую разведку вглубь по краю Ледяного плато.

Мы наскоро поели и отправились в путь. Погода была прекрасная, тихий воздух и яркое солнце. Мы чувствовали теплоту воздуха, даже на этом чудовищном ледяном поле. На твердом льду, вглубь страны, всюду, куда достигал глаз, виднелись тюлени, настоящие утесы жира и мяса.

Почва оказалась идеальной. Лыжи легко скользили по свежему снегу. Но, после пятимесячного плаванья, никто из нас не оказался особенно хорошим лыжником, и мы продвигались медленно.

Через полчаса мы дошли до первого, важного для нас пункта: до соединения морского льда с самим Ледяным плато. Об этом месте мы часто думали; мы представляли его себе, то как высокий, отвесный ледяной край, через который нам придется в поте лица втаскивать вещи на веревках, то как большую, опасную трещину, которую надо с большим трудом перейти. Ясно было одно: в той или другой форме, но трудности будут при переходе на это громадное, страшное чудовище.

Загадочное Ледяное плато! Все отчеты, начиная с дней доброй памяти отца Росса до самого последнего времени, говорят об этом замечательном явлении природы с робким почтением.

Раз, два, три, крошечный прыжок, — и Ледяное плато достигнуто.

Мы глядели друг на друга и улыбались. У нас, очевидно, была одна и та же мысль: чудовище начинало терять часть своей таинственной тьмы, своего загадочного ужаса. Непостижимое становилось понятным.

Мы вошли в это царство без малейшего затруднения. Ледяное плато в этом месте имело 6 м. высоты, а промежуток между ним и морским льдом был так густо засыпан снегом, что подъем был незаметен.

Мы шли по направлению к востоку через маленькую долину, лежащую между горой Нельсона и горой Ренникена. Но пусть читатель не обольщается этими громкими именами и не думает, что мы блуждали между громадными горами. Горы Нельсона и Ренникена были только старыми пластами льда, образовавшимися в те дни, когда громадные ледяные массы, не встречая ни пре-

пятствий, ни противодействия, обрушились с ужасающей силой. На этом месте эти массы встретили преграду, которая разбила их и прекратила их дальнейшее движение. Это было, наверно, потрясающее столкновение. Но все это было, — теперь над всем царствовало настроение полного мира. Между обеими горами было совершенно плоское пространство, представлявшее прекрасный пункт для собачьего лагеря.

Мы с капитаном Нильсоном составили нечто вроде программы, по которой собак следовало как можно скорее переправить на Плато и оставить там под надзором двух человек. И мы выбрали для лагеря этот пункт. Обе горы достаточно ясно говорили о происхождении страны, и нам нечего было опасаться каких-нибудь изменений. Кроме того, отсюда видно было судно, и можно было находиться в постоянной связи с оставшимися на борту товарищами.

Теперь мы осмотрели тщательно всю местность. Мы нашли, что лучшее место для дома будет между цепью холмов, простирающихся к востоку, так как оно наиболее защищено. Мы выбрали правильно. Впоследствии оказалось, что это действительно самое благоприятное место на всем Плато. Мы водрузили шест на том, месте, где должен был стоять дом, и отправились домой. Все, конечно, были обрадованы известием о том, что мы нашли подходящее место для дома.

Какой прекрасный вечер! Солнце, несмотря на поздний час, стоит высоко на небе. Над всей ледяной страной, над ледяными горами и ледяной равниной льется яркий, блестящий белый свет, ослепляющий глаза. Но на севере ночная тьма. Она подымается с моря черной и темносерой полосой, переходящей выше в глубокую, темную синеву. Эта полоса бледнеет и бледнеет и, наконец, поглощается сиянием Ледяного плато. Мы знаем, что скрывается за этой ночью, за непроницаемой черной пеленой. Мы знаем, потому что там мы уже победили. Но что скрывается за ослепительным светом юга? Как заманчиво, как притягивающе раскинулась перед нами прекрасная загадочная красавица. Мы слышим, как ты зовешь нас. Мы придем и мы поцелуем тебя, даже, если этот поцелуй будет нам стоить жизни.

Следующий день — воскресенье — принес нам такую же прекрасную погоду. Конечно, и речи не было о воскресном отдыхе, никто из нас не согласился бы просидеть день без дела.

И вот мы установили первую палатку между Ренниконом и Нельсоном. Это была прочная, устойчивая палатка, на шестнадцать человек, с цельным вшитым поям. Вокруг палатки треугольником были протянуты проволоки на расстоянии 50 м с каждой стороны. К этим проволокам должны были привязываться собаки. В палатку перенесли с'естные припасы и пять спальных мешков. Расстояние от судна до стоянки равнялось 2.2 км. Окончив эту работу, мы отправились к месту, предназначенному для лагеря. Здесь также была разбита палатка, такой же

величины, как и первая, предназначенная для плотников, которые уже отмечали место для постройки дома.

В понедельник, 16 января, мы серьезно приступили к работе по устройству зимнего лагеря.

Вскоре весь строительный материал был доставлен на место.

Плотники старательно работали над домом. 21-го была покрыта крыша, и теперь шла работа внутри. Это было большим облегчением для обоих плотников, которые в холодные дни несли самую тяжелую часть работы.

В субботу, 28-го января, дом был закончен, и все ящики были расставлены по местам. Продовольственный склад выглядел грандиозно и внушал нам невольное уважение. Длинные ряды ящиков тянулись по холму; все они были повернуты номерами кнаружи. А напротив стоял дом, совершенно готовый, совершенно как на месте своего рождения в Бундефьорде. Но, как резко отличались окрестности: там были зеленые ели и сосновые леса и плещущая вода, а здесь—лед, один лед, ничего кроме льда. Правда, и то и другое прекрасно. Я поглядел вокруг себя и задумался над тем, что я предпочитаю: мои мысли в одну секунду полетели страшно далеко, на много тысяч миль.

... И лес победил.

В тот же вечер оба лагеря были сняты, и мы перешли в собственный домик, в свой «Фрамхейм». Ах, какое приятное, уютное, теплое впечатление охватывало нас, едва мы успевали просунуть нос в дверь.

В нашем доме мы поддерживали тепло только при помощи очага на кухне и лампы «Люкс» в комнате, и, обычно, лежащие на верхних койках жаловались на жару. Комната была рассчитана на 10 коек, но нас было только 9 человек, поэтому мы одну койку удалили, а на ее место поставили шкаф с хронометрами. У нас было еще шесть пар часов для наблюдений, которые мы постоянно носили с собой и которые мы тщательно сверяли всю зиму. Метеорологические инструменты были помещены в кухне, и Линдстрем, как единственный человек, проявивший к этому способности, сделался надзирателем метеорологической станции и инструментов нашей экспедиции.

Мы перенесли под крышу все вещи, боящиеся большого мороза, как, например, лекарства, варенье, маринады, сливки, соленья и т. п. Конечно, перенесли все ящики и книги.

С 30 января и всю неделю мы занимались доставкой угля, дров для топки, масла и всего запаса сушеной рыбы. В это лето держалась постоянно температура в 15—20 градусов мороза—прекрасная летняя погода. Мы ежедневно охотились на тюленей, их лежала громадная груда—около ста штук—прямо перед нашей входной дверью.

4 февраля произошло много событий. В половине седьмого утра выехали с пустыми санями вниз к «Фраму». Лишь только первый из нас в'ехал на холм, как сейчас же начал махать ру-

ками и жестикулировать, как сумасшедший. Следующий в'ехавший на холм также начал махать руками и что-то кричать. Наконец, я в'ехал на холм, сгорая от любопытства: на берегу, рядом с «Фрамом», стояла на якоре большая барка. Мы, правда, говорили иногда о возможности встречи с «Терра Нова», судном капитана Скотта, когда освободится путь к стране короля Эдуарда VII, но в этот миг мы все же были поражены. Действительно, это была «Терра Нова», которая прибыла в полночь. Вахтенный спустился в каюту выпить чашку кофе, а когда он вернулся на палубу, то увидел второе судно; он долго протирал глаза, щипал себя, бил по колену,—впоследствии он утверждал, что это было чортovski больно,—и наконец убедился, что не спит и что действительно в бухте два судна. Лейтенант Кампбелль, руководитель восточным отделением, исследующим страну короля Эдуарда VII, явился на «Фрам» с визитом к капитану Нильсену. Он сообщил, что не мог достигнуть страны и теперь находится на обратном пути в Мак Мурдо Сунд. Оттуда они намеревались отправиться к Нордкапу исследовать страну. Лейтенант Кампбелль явился на «Фрам» вторично, когда я приехал туда, и повторил мне свои слова. Мы нагрузили сани и поспешили обратно, потому что в 9 утра нам предстояло приветствовать в нашем доме лейтенанта Пенналя, командира «Терра Нова», лейтенанта Кампбелля и доктора. Мы провели вместе несколько приятных часов; в тот же день, позднее, трое из нас отправились на «Терра Нова» и остались там завтракать. Хозяева были очень любезны и предложили нам взять наши письма. Но, к сожалению, у нас не было времени писать,—каждая минута была на счету. В 2 часа дня «Терра Нова» снялась с якоря и покинула Китовую бухту. Тут произошло странное явление: мы все оказались внезапно сильно простуженными, чихали и сморкались без конца. Такое состояние длилось несколько часов, потом мы опять выздоровели, но это было необыкновенно странно.

Теперь почти все было переправлено с корабля в лагерь, и мы решили использовать иначе наши силы: четверо должны были продолжать доставку продуктов, а четверо остальных решили проникнуть возможно южнее, к 80° южной широты, чтобы исследовать местные условия и перевести часть продуктов. Мы начали спешно собираться; почти все было приготовлено заранее. У нас, собственно, не было еще опыта в таких длинных путешествиях, нам предстояло приобрести его. От'езд был назначен в пятницу, 10 февраля; 9 числа я отправился на «Фрам» и попрощался со всеми. Мы не рассчитывали застать «Фрам» по нашем возвращении. Я оставил письменный приказ капитану Нильсену. Вот он: «Исполняйте наш план тем способом, какой найдете нужным». Ведь я знал человека, которому отдавал такой приказ.

10 февраля 1911 года, в половине десятого утра, отбыл к югу первый отряд. Он состоял из четырех человек, трех саней и 18 собак, по шести в каждых санях. Нагрузка каждых саней равнялась 250 кгм, не считая продуктов и снаряжения для путе-

шествия. Мы не могли представить себе даже приблизительно, сколько оно продолжится, потому что отправлялись в неизвестное. Остающиеся товарищи провожали нас до холмов, так как предвидели, что нам придется изрядно попотеть при под'еме; кроме того, они собирались поохотиться на тюленей. Дичи было достаточно, со всех сторон валялись жирные туши.

Эта первая поездка по Ледяному плато была волнующей. Сотни вопросов возникли у нас. Почва под ногами была совершенно неисследованная, снаряжение наше не проверено на опыте. Какова будет страна? Будем ли мы и дальше бесконечно продвигаться, не встречая препятствий? Или же природа поставит на нашем пути непреодолимые трудности. Были ли мы правы, что взяли с собой собак; может быть, лучше было взять оленей или пони, или моторы, или воздушные шары, или еще какие-нибудь средства передвижения?

В этот день мы, без особого напряжения, сделали 28 км. Затем мы разбили две палатки, в которых спали попарно. Палатки были трехместные, но для четверых они были малы. Готовили мы и топили только в одной из них, во-первых, из экономии, а во-вторых, потому, что при тихой погоде не было особенной потребности в зажигании огня.

На следующий день мы устроили привал днем на высоте 180 м над уровнем моря. Отсюда нам была видна Китовая бухта, лежащая в 48 км, и мы убедились, что находимся на порядочной высоте. День был исключительно теплый—11° Ц, так что я снял с себя все платье кроме необходимого белья. О моем костюме вы можете судить по названию, данному этому пункту: «Холм нижних штанов».

На следующее утро мы проснулись в густом тумане. Это было крайне неприятно. Каждый шаг нашего пути лежал по девственной области, и нам приходилось слепо продвигаться вперед.

К полудню нам повстречалась первая расселина во льду. Она была наполнена снегом. В этот день мы сделали тридцать семь км.

14 февраля мы прошли еще 15,5 км и достигли 80° южной широты.

По прибытии к 80° широты, поутру, в 11 часов мы принялись устраивать продовольственный склад. Мы строили его очень тщательно. Как только склад был закончен, мы сфотографировали его и пустились в обратный путь.

В первый день мы сделали семьдесят км. Правда, мы остановились на отдых только в час ночи. В 4 утра мы снова были на ногах и в половине восьмого продолжали путь. В половине десятого вечера мы вернулись домой, сделав в этот день сто км. Мы спешили не потому, что хотели поставить рекорд Ледяного плато, но потому, что хотели присутствовать при отплытии «Фрама», чтобы еще раз пожать руки наших товарищей. Но когда мы добрались до края плато, «Фрама» уже не было,—мы опоздали. В первую минуту мы были очень огорчены и поражены. Но скоро здравый смысл восторжествовал, и мы порадовались тому, что

«Фрам» благополучно покинул Ледяное плато. Оказывается, он отплыл в 12 часов дня, как-раз в то время когда мы напрягали все наши силы, чтобы заставить его.

Эта продовольственная поездка дала нам возможность составлять планы на будущее. Приобретенный опыт рисовал его в розовом свете. Мы испытали три главных условия: страну, дорогу и выносливость наших собак, — все шло отлично. Я всегда считал собаку превосходным животным; мое мнение еще раз подтвердилось.

Но и теперь мы не могли отдохнуть. Надо было снова везти запасы на юг. Отъезд был назначен на 22 февраля, и до этого срока надо было многое успеть. Нужно было принести ящики с продуктами из главного склада, вскрыть все ящики с пеммиканом, вынуть четыре коробки, заключающиеся в каждом ящике, вскрыть их, освободить находящиеся в них четыре порции пеммикана от жестяной упаковки и снова уложить все в ящик. Таким образом значительно уменьшался вес, и нам не предстояло распаковывать все впоследствии, в неизвестных условиях и, может быть, при сильном морозе. Сени были превращены в пакгауз. Особенно нас озабочивало наше собственное снаряжение, особенно обувь. Большинство надело большие сапоги, некоторые же предпочли мягкую обувь. Я предоставил каждому действовать по своему усмотрению, тем более, что сапоги все равно брались с собой. Я лично предпочел обувь с твердой подошвой; но с мягким верхом и настолько просторную, что можно было поддеть любое количество теплых чулок.

23 февраля в половине девятого утра караван двинулся в путь. Он состоял из восьми человек, семи саней и сорока двух собак. Эта поездка была самой трудной частью нашего путешествия.

Свеже-выпавший снег затруднял путь, и собаки мучились с перегруженными санями. Никаких следов нашего первого путешествия не было видно.

25 февраля, в половине одиннадцатого утра, мы достигли первого продовольственного лагеря у 80° широты. Он был в том же виде, как мы его оставили. Вокруг него не накопилось снега, — очевидно, погода была тихой все это время. Но снег, бывший в первую поездку совершенно рыхлым, теперь отвердел. В этот день нам посчастливилось с солнцем, и мы могли точно определить положение продовольственного лагеря. Мы обозначили продовольственный склад у 80° широты высокими бамбуковыми шестами с черными выпелами. Мы поставили двадцать таких шестов, по десяти с каждой стороны лагеря. Между каждым флагом было расстояние в 900 метров, так что отмеченное расстояние равнялось с каждой стороны 9 км. Каждый шест был пронумерован, так, чтобы можно было определить, с какой стороны находится склад и как далеко от него находишься. Такая система была совсем новой и неиспробованной, но на практике она оказалась превосходной.

3 марта мы достигли 81° широты. Термометр показывал 43° ниже нуля, что было не особенно приятно. Такое резкое падение, конечно, отразилось на людях и на животных. В 3 часа дня мы сделали привал и сейчас же вошли в палатки. Следующий день мы должны были посвятить устройству продовольственного пункта. Эта ночь была самой холодной ночью всего путешествия. Когда мы утром встали термометр показывал 45°. Если сравнить температуру арктических и антарктических областей, то видно, что это все-таки очень низкий уровень. Начало марта у Южного полюса равняется сентябрю северного полушария, т.-е. времени, когда еще по-летнему тепло.

Мы были очень удивлены таким холодом, потому что ведь собственно было еще лето.

Под 81° широты мы построили продовольственный пункт из 14 ящиков собачьего пеммикана — 560 кгм, — но у нас не оставалось больше бамбуковых шестов, чтобы отметить лагерь. Оставалось только разбить несколько ящиков и сделать вехи из досок. Лучше что-нибудь, чем ничего. Пока производилась эта работа, мы, т.-е. те кому предстояло отправиться дальше на юг, хорошенько отдыхали. Этот день передышки очень благотворно отразился на собаках.

На следующее утро, в 8 часов, мы попрощались с тремя товарищами, которые повернули к северу.

За 81° Ледяное плато приняло совсем другой вид. Вместо ровной поверхности, мы уже на следующий день увидели массу маленьких куполообразных возвышений. Сначала мы не обратили особого внимания на эти неровности. Только на следующий день мы поняли происхождение этих возвышений; в почве показывалась одна трещина за другой. Они, правда, были не особенно широки, но, насколько мы могли рассмотреть, бездонны. К полудню три собаки Ханссена — провалились в такую трещину. Они повисли на срубе, которая, к счастью, выдержала их. Потеря этих трех собак была бы для нас очень чувствительна. Когда три последующие собаки увидели, что первые куда-то исчезли, они круто остановились. К счастью, собаки страшно боялись этих трещин и всегда останавливались, когда видели какое-нибудь затруднение. Теперь мы поняли, что эти возвышения образовались от давления и что возле них всегда встречаются трещины.

8 марта мы достигли 82°. Большого мои собаки уже не могли сделать. Даже это было слишком тяжело для них, как выяснилось впоследствии. Мы оставили здесь 620 кгм пеммикана, главным образом, собачьего пеммикана. В этот день мы уже больше ничего не делали, только отдыхали. Погода была свежая и ясная. Термометр показывал 25°.

Этот пункт был обозначен так же, как и предыдущий на 81°, с той разницей, что к дощечкам мы прикрепили темно-синие тряпки. Мы протянули вокруг пункта канат, чтобы он мог противостоять возможному зимним бурям. Я оставил там мои сани; мои собаки все равно не смогли бы дотащить их до дому. К тому же

лишние сани могли нам пригодиться в будущем. Продовольственный пункт был 2,5 м вышины и отмечен бамбуковым шестом, видным издалека.

10 марта мы пустились в обратный путь.

Мы собственно, рассчитывали, что обратный путь будет очень легким, — вроде катанья на санях, — но из этого ничего не вышло. Нам пришлось пустить в ход собственные ноги. Собаки с трудом тянули и пустые сани.

Утро 13 марта было ясное и спокойное, но к половине одиннадцатого поднялся юго-восточный ветер, вздымавший густые облака снега. Так как мы не хотели потерять старые следы, по которым шли, то и решили остановиться и переждать непогоду; ветер свистел у нас в ушах, рвал палатки, но ничего не мог нам сделать. Буря продолжалась почти весь день, и мы решили подождать утра. Температура была обычная при таком ветре — 24°.

На другой день к 11 часам ветер несколько утих, и мы решили двигаться. Но что делалось снаружи? С чего начать, чтобы привести в порядок? Сани были погребены в снегу, кнуты, ременная сбруя и лыжные ремни с'едены. К счастью, у нас были с собой канаты, и мы починили собачьи сбруи.

19 марта в моей записной книжке есть пометка: «очень свежий воздух». Действительно — сильный юго-восточный ветер и 43° мороза. Скоро по выходе Хансен нашел следы. У него были прекрасные глаза, и он всегда все видел первым. Мы быстро двигались вперед и, казалось, видели уже конец нашего путешествия. Но на следующий день ветер настолько усилился, что нам пришлось остановиться при 34°. Обычно после юго-восточного ветра температура поднимается, и, действительно, на следующее утро было только 9°. Разница была большая и очень приятная. С нас было вполне достаточно сорокаградусных морозов. В эту ночь была необыкновенная погода. Сильные порывы ветра то с юга, то с востока, а между ними — полное затишье. На нашем пути нам попался флажок № 6, показывавший, что мы находимся в 85 км от дома. Мы прошли еще 60 км и сделали привал. Мы решили сделать это расстояние в два дня, чтобы не переутомлять и без того усталых собак, но вышло иначе. Мы потеряли наши следы, взяли слишком на восток и попали на горный скат.

Вдруг Хансен увидел, что-то, но что именно он не мог разглядеть. Мы вытащили бинокли — какая радость! То, что мы видели внизу, было, должно быть, Китовой бухтой; но что это черное шевелится там внизу? «Охотники на тюленя», — сообразил кто-то. Мы все согласились с ним. Конечно, это было так, никаких сомнений не могло быть. Вот одни сани, вот другие, третьи... У нас слезы подступили к глазам глядя на их движения. Вот они исчезли, вот показались снова. Мы стали осматриваться: вот мыс Монскоф, вот Западный мыс; оказывается, мы зашли далеко на восток. Мы бросились в путь. Теперь мы шли прямо на бухту. Очевидно, мы взобрались очень высоко, потому что спускались с молниеносной быстротой. Разведчик не был теперь нужен и

потому вскочил на полном ходу в сани. Ханссен, который в это время прилаживал свой кнут, был виден одно мгновение, затем я увидел только его подошвы. Я лежал в его санях и хохотал. Но Ханссен уже успел подняться и ухватился за последние сани. Мы слетели вниз одной сплошной кучей, — люди, собаки и сани.

Последняя часть пути была опять очень трудной, но мы вновь нашли утерянные следы. В половине седьмого мы остановились перед своим домом, на час раньше, чем ожидали.

28 марта мы увидели первое южное сияние. Это было прекрасное зрелище: снопами, лучами, лентами, вспыхивало оно на небе и простиралось с юго-востока на северо-запад через красновато-зеленый зенит. Мы видели много изумительных закатов, прелесть которых трудно передать. Особенно прекрасны они в этой, сверкающей синим и белым светом, сказочной стране.

Теперь, я, в общих чертах, перечислю работу, выполненную с 15 января по 11 марта: постройка и устройство станции для девяти человек на многие годы, заготовка свежего мяса для 9 человек и 115 собак на полгода (вес убитых тюленей равнялся приблизительно 60.000 кгм), наконец, переправка припасов в продовольственные пункты к 80° , 81° и 82° широты. Первый пункт содержал: тюленину, собачий пеммикан, печенье, масло, молочный порошок, шоколад, спички и керосин, — затем, часть снаряжения, всего весом в 1.900 кгм; второй пункт — 500 кгм собачьего пеммикана; третий пункт — пеммикан для людей и собак, печенье, молочный порошок, шоколад, керосин и снаряжение, — всего 620 кгм.

Зима

Солнце с каждым днем спускалось все ниже и ниже. Уже по возвращении из поездки оно мало показывалось, а 11 апреля оно показалось на одно мгновение и сейчас же исчезло. Приближалась пасха, и мы решили, что на Ледяном плато она будет отпразднована, как и на всем остальном земном шаре; правда, мы ничем не могли отметить праздник, кроме усиленной еды, мы не переодевались и не оставили своих занятий. Но вечером мы пили грог и курили сигары под звуки граммофона.

Когда праздники окончились, мы облегченно вздохнули; даже в более веселых местах, чем Ледяное плато они утомительны, тут же они были невыносимо скучны.

Наша жизнь теперь была налажена. Все шло плавно и легко. Главной зимней работой была подготовка к путешествию на юг. Надо было достичь Полюса, все остальное было второстепенно. Метеорологические наблюдения всю зиму шли полным ходом. По утрам в 8, днём в 2 и вечером в 8 часов делались наблюдения. Ночью мы наблюдений не делали, нас было слишком мало для этого. Кроме того, помещение было тесное, и если бы кто-нибудь был всю ночь на ногах, то остальным не было бы покоя. Я старался, чтобы каждый мог жить, как ему хочется, чтобы весной все, здоровые и жизнерадостные, с готовностью приступили бы к главному делу. Это вовсе не означало, что мы собирались провести всю зиму без дела. Наоборот, я строго следил за тем, чтобы в рабочие часы все были заняты; зато по окончании дневной работы каждый мог делать, что ему заблагорассудится.

Чтобы поддержать порядок, мы установили недельные дежурства. Обязанности дежурного состояли в том, чтобы по утрам подметать пол и следить за порядком. Каждому разрешалось иметь в комнате только ту пару обуви, которую он в данный момент носит; возле каждой койки было два крючка для необходимого платья. Все лишнее платье складывалось в особые мешки и выносилось в кладовую. Таким образом удавалось поддерживать известный порядок; мы общими усилиями боролись с грязью и пылью, но не поручусь, что настоящая хозяйка была бы удовлетворена нашим порядком.

У каждого была своя определенная работа. Преструд и Иогансен занимались астрономическими и др. наблюдениями; Хассель надзирал за углем, дровами и керосином и должен был

следить за тем, чтобы хватило запасов. Ему был дан титул директора, который мог бы, пожалуй, вскружить голову, если бы ему не пришлось еще исполнять и обязанностей мальчика на побегушках и самому перетаскивать свои товары. Надо сказать, что он исполнял свои обязанности блестяще; Хансен следил за продовольственным складом и должен был доставлять оттуда нужные предметы; Висстинг имел надзор за всем снаряжением и отвечал за то, чтобы ни одна вещь не выдавалась без особого разрешения; Биааланд и Стубберуд поддерживали порядок в сенях и вокруг дома; Линдстрем работал в кухне,—это была самая трудная и неблагодарная работа: пока еда вкусна, никто не говорит ни слова, но если когда-нибудь случайно подгорит суп, будьте уверены, вы услышите мнение всех по этому поводу. У Линдстрема было одно замечательное достоинство, за которое он сам себя прозвал «колбасой». Можно было, конечно, отнести это сравнение к округлости его фигуры, но он лично подразумевал свой характер: что бы с ним не случилось, он моментально приходил опять в хорошее настроение.

19 апреля солнце показалось в последний раз и исчезло за цепью холмов. Оно было ярко-красным и окружено пылающим пламенем. Но только с 21-го оно совершенно перестало быть видимым. В нашем доме все было в порядке, нельзя было желать лучшего, но в сенях оказалось невозможным устроить, как мы рассчитывали, рабочее отделение. Они были слишком тесными, темными и холодными. К тому же комната была проходная, что сильно мешало, а иногда и совсем останавливало работу. Обстоятельства пришли к нам на помощь.

Мы забыли, — я лучше уже сразу признаюсь, — мы забыли взять с собой лопаты для снега, необходимые для всякой полярной экспедиции. Нам следовало иметь по крайней мере двенадцать крепких железных заступов, но у нас ничего не было, кроме двух старых маленьких лопаток. К счастью, у нас был большой железный лист; Биааланд сделался кузнецом и сделал нам дюжину прекрасных лопат. Стубберуд приделал к ним ручки; получилось прекрасное целое, имевшее совершенно фабричный вид; для нашего дальнейшего благополучия имело громадное значение то, что мы забыли захватить лопаты. Если бы мы имели их с самого начала, то, естественно, мы каждое утро отгребали бы снег от наших дверей. Но лопат не было, снег скопился изо дня в день, и когда Биааланд закончил их, то перед домом оказалась громадная снежная стена, тянущаяся от входной двери вдоль всей восточной стены. Наши лбы невольно нахмурились при виде этой стены, которая местами была не ниже нашего дома. Мы вышли и хотели было приняться за дело, как вдруг одному из нас,—Линдстрему, или Хансену, или, может быть, мне самому,—это неважно, пришла блестящая мысль попробовать работать в контакте с природой. Предложено было сделать из этого сугроба столярную мастерскую, соединенную с домом. Это предложение было немедленно принято, и мы приступили к

копанию, которое должно было иметь важные последствия; за одним отверстием неминуемо нужно было делать другое, и, наконец, мы выкопали целый подземный город.

Начнем с описания того утра, когда был сделан первый удар лопатой. Это случилось в четверг, 10 апреля 1911 года. Три человека врывались в снежный сугроб к востоку от двери, трое других соединяли его с домом. Для этого с вершины сугроба прокладывались доски на крышу пристройки. Между сугробом и пристройкой с северной стороны мы выстроили большую снежную стену, доходившую до этой крыши. С южной стороны был оставлен выход. Мы все заболели строительной лихорадкой. Со всех сторон сыпались самые грандиозные предложения. В конце концов, мы решили прокопать ход во всю длину сугроба и закончить его снежной хижинкой, в которой можно будет устроить паровую баню. Да, это были действительно грандиозные планы. Паровая баня на 79-й параллели! Хансен по призванию был строителем и потому принялся за хижину. Сначала он сделал ее совсем маленькой, потом постепенно расширил и, в конце концов, сделал ее в 4 метра вышины, так что в ней действительно можно было устроить паровую баню. Когда Хансен закончил свою постройку, то начал рыть навстречу остальным. Отчетливо слышно было, как обе работающие группы приближались друг к другу в снегу. Напряжение все росло. Копают ли они навстречу друг другу, или же пройдут мимо. Симплон, Гравель *) и другие подобные работы вспоминались мне в это мгновение. Если даже там, в черных скалах, удалось встретиться, то почему же нам может не удалиться? Ура! сияющее лицо появилось в стене. Это был Висстинг, прорвавший туннель как-раз на том месте, куда я собирался воткнуть свой заступ. Я чуть было не сорвал ему носа. Длинный, белый проход, с высоким мерцающим куполом, имел действительно очень красивый вид.

Мы рыли не только вперед, но и в глубину, чтобы не ослаблять крышу. Затем мы принялись за устройство мастерской. Ее надо было выкопать еще глубже, потому что в этом месте сугроб несколько закружился. Насколько я помню, мы прорыли 2 метра в глубину Ледяного плато. Мы сделали мастерскую большой и просторной, достаточно вместительной для наших саней и двоих столяров. В стене было вырезано и выложено досками отверстие для станка. На восточном конце мастерской была еще маленькая комнатка, куда они могли прятать свои лучшие произведения. Из мастерской прекрасная лестница, вырубленная в снегу, подымалась в проход. Как только мастерская была закончена, оба столяра перекочевали в нее и, под названием «столярной артели», принялись за работу.

Эта мастерская приготовила все сани для полярной экспедиции. Напротив «объединенных столяров» была устроена кузня, но она работала значительно меньше. На другой стороне кузни,

*) Знаменитые большие железнодорожные тоннели.

ближе к дому выкопали большую дыру для стока кухонной воды. Выход на Плато до сих пор был открытым, теперь мы приделали к нему дверь. В каждом обществе есть группа людей, не умеющих закрывать за собой двери. Можно просить их или не просить, они просто не в состоянии закрывать двери. Среди нас некоторые страдали этой болезнью, поэтому Стубберуд приделал такую дверь, которая закрывалась сама собой. Теперь мы были ограждены от вторжения собак.

Во время этих работ, наши мастера, изготавливающие инструменты, не сидели без дела. Как-раз сломался электрический звонок термографа. Это было очень неприятно, потому что термограф прекрасно должен был работать в морозы. Другой термограф, очевидно, годился только для тропиков, потому что абсолютно отказывался работать в холодную погоду. У нашего мастера было одно средство, к которому он прибегал во всех случаях: он ставил инструмент в печь и разводил под ним огонь. На этот раз средство не подействовало: он мог твердо установить, что инструмент никуда не годен.

Кроме этих двух инструментов, у нас был еще гигрограф (самопишущий измеритель сырости), но его приходилось по крайней мере раз в день хорошенько встряхивать. Линдстрем прочистил его, смазал, возился с ним—ничего не помогало. Но я еще никогда не видел, чтобы Линдстрем не мог чего-нибудь достигнуть, и ему дано было поручение соорудить из гигрографа и сломанного термографа — термограф, годный к употреблению. Это была как-раз работа по нем. Когда несколько часов спустя, он показал мне свое произведение, у меня волосы стали дыбом. Перед моими глазами была коробка из-под консервов, которая вращалась вокруг своей оси в ложе термографа. Я стоял, как пораженный громом. Не вздумал ли он насмехаться надо мной? Я не знал, плакать мне или смеяться. Я поглядел на лицо Линдстрема и решил было заплакать, но мои глаза упали на надпись: «Лучшие мясные клецки»,—и я расхохотался. Тут он объяснил мне, что цилиндр не подошел, и что ему пришлось заменить его жестянкой. Но главное,—она действительно абсолютно подходила. Этот консервный термограф работал превосходно до 40°, при более низкой температуре он не работал.

Мы разделили наши рабочие силы на два отделения. Одно из них должно было отрыть сорок тюленых туш, погребенных в снегу. Эта работа заняла два дня. Собаки радостно приветствовали каждую тушу, появлявшуюся на свет. Тюленей сложили в две большие кучи, и собаки работали над ними всю зиму.

Другое отделение принялось, под руководством Хасселя, за устройство погреба для жидкого масла. Перевезенные в феврале бочки лежали глубоко в снегу. Теперь с обоих концов длинного ряда бочек было выкопано по дыре, затем мы продолжали рыть под бочками. Когда весь снег выгребли из этого хода, одну из дыр закопали, а над другой был устроен вход. Тут пригодились познания Стубберуда по устройству сводов. Он устроил прекрас-

ный свод над погребом. Но Хасселя все это не удовлетворяло, и он предложил устроить подземный ход между домом и складом топлива.

Но и на этом не закончились подземные работы: Висстингу нужна была комната для хранения порученных ему вещей. Особенно заботился он о меховых костюмах, которые надо было хранить в сухом месте. Мы решили, поэтому, построить еще помещение, в котором хранились бы все вещи, и в котором Висстинг и Ханссен могли бы работать. Им предстояло собрать все сани, после того, как они выйдут из рук Биааланда. Висстинг придумал устроить это помещение в снежном сугробе, накопившемся с северной стороны палатки, в которой до сих пор хранились его вещи. Работа была сделана, и снежная комната получила название «интендантства»; дверь вела в крошечный чуланчик, в котором Висстинг всю зиму проработал на швейной машине. В северо-восточном направлении было еще одно просторное помещение, названное «Хрустальный дворец», в нём сохранялись лыжи и сани, а также паковались запасы для предстоящей поездки. Сначала эти комнаты не были соединены с остальными, и вход в них был снаружи, но, впоследствии, когда Линдстрем, доставая лед и снег для нужд кухни, пробил во льду порядочную брешь, мы соединили их с остальными подземными комнатами.

Все строительные работы были закончены к первым числам мая. Нам предстояло только перестроить продовольственный склад. Наш способ нагромождения одного ящика на другой, оказался нецелесообразным, потому что между отдельными горами ящиков набивался снег. Поэтому, ящики были расставлены длинными, далеко отстоящими друг от друга рядами. Эта работа была окончена в два дня.

Дни становились короче; мы закончили всё и были готовы приняться за работу внутри дома. Зимняя работа была разделена следующим образом: Преструд занялся научными делами, Иоганнсен — упаковывал запасы для санного путешествия, Хассель снабжал Линдстрема углем, дровами и нефтью, кроме того, он изготовлял ремни для кнутов; Стубберуд старался довести до минимума вес ящиков и делал еще массу всяких дел, потому что он умел делать решительно все, — его работа диктовалась потребностями сегодняшнего дня; Биааланду была поручена серьезная работа, результатов которой все напряженно ожидали, — он переделывал наши сани. Мы знали, конечно, что можно уменьшить их вес, но насколько, — вот в чем вопрос? Ханссен и Висстинг собирали изготовленные Биааландом части; после этого им предстояла еще масса работы. Многие думают, что полярная экспедиция — синоним безделья. Я бы хотел, чтобы эти люди провели с нами зиму, они несомненно изменили бы свою точку зрения. Не то, чтобы мы работали особенно долго, но в рабочее время мы действительно работали полной мерой.

К концу зимы каждому из участников путешествия было выдано его обмундирование, чтобы он мог сделать желаемые из-

менения. Каждый получил по легкому и теплому костюму из оленьего меха, такого же меха перчатки и чулки, кроме того, чулки из собачьей кожи и полный комплект нижнего белья. Конечно, платье оказалось не впору, и начались переделки. Если бы мы не уехали, переделкам не было бы конца. Громадную важность имели спальные мешки. Большинство из нас были ими вполне довольны, но не все. Биааланд решил, например, что неудобно влезать в мешок сверху, и устроил себе отверстие посередине. Застежка с петлями и пуговицами придавала ему вид гусара, что его очень радовало. На каждый мешок было сделано по чехлу. Эти чехлы предохраняют днем от снега, а ночью защищают мех от замерзающего дыхания. Все они завязывались у шеи простым шнурком. Я считаю этот способ застежки наиболее удобным, легким и простым.

Вопрос об очках вызвал массу споров. Решено было сделать кожаные очки, без стекла, с узкой щелью. Ханссен и я употребляли во все время пути самые обыкновенные очки, куда свет проникал со всех сторон, и мы ни разу не подвергались приступам снежной слепоты.

Затем обувь. Я заставил всех захватить с собой башмаки,—хотели они этого или нет, мне было безразлично. Башмаки были необходимы при переходах через глетчеры. Все снова принялись за переделки. Висстинг сжалился надо мной и занялся моей парой. Наконец-то я получил то, о чем мечтал целые месяцы: я мог влезать в башмаки с любым количеством чулок и, кроме того, всунуть в них деревянную подошву. Как я радовался этому событию: ведь я два года боролся за просторную обувь.

16 августа мы принялись упаковывать сани. Нагрузка происходила в интендантстве и «хрустальном дворце», потому что температура танцовала все время между 50 и 60° мороза и дул легкий бриз, пробегавший 6 метров в секунду. При такой погоде нелегко было бы укрепить ящики и связать провололочные канаты. Наконец, все было упаковано. Ящики стояли, как привинченные, и ни при каких условиях не могли сдвинуться с места.

К 22 августа все сани были упакованы и ждали отбытия. Было 50° мороза, и собаки заметно начали страдать от холода. Они жалобно подымали лапы и махали ими в воздухе. В течение зимы мы потеряли несколько собак. Две умерли от болезни, две пропали. Они наверно провалились в трещину. Мы два раза видели, как проваливались собаки, и могли проследить за ними до самого дна. Они были целы и невредимы, но не могли без помощи выбраться по отвесному склону. Иногда случалось, что собака пропадала несколько дней, а потом возвращалась цела и невредима. Очевидно, ей удавалось после долгих усилий выбраться на поверхность.

23 августа потеплело—42°. Самая подходящая погода для доставки наших саней к отправному пункту. Это было нелегко. Сани весили по 450 кгм, подъем из интендантства на поверхность

был довольно крутой. Мы устроили нечто вроде блока, и, после долгого подталкивания и возни, сани очутились на льду.

Я смотрел на упакованные сани и старался выжать из себя что-нибудь поэтическое: «никогда не отдыхающий человеческий ум»—таинственная, страшная ледяная пустыня»,—но ничего не выходило. Было, очевидно, слишком рано. И я бросил бесплодные попытки, убедившись, что наши сани с выкрашенными в черный цвет ящиками более всего напоминали гроб.

Как мы и думали, с собаками оказалось трудно справиться. Какой шум, какая возня, прежде чем их удалось запрячь. Они не могли ни минуты постоять спокойно. Им надо было поздороваться с приятелем, или наспех сразиться с врагом, одним словом, у каждого было дело. Странные животные. Они мирно жили в своем маленьком царстве, но как только их стали запрягать, между ними возникла вражда не на-живот, а на-смерть. Наконец, все были запряжены. Мы отправлялись впервые с упряжкой в двенадцать собак и с нетерпением ожидали результатов.

Но все шло хорошо. Некоторые животные, правда, слишком разжирели за зиму и бежали с трудом, но большинство было в прекрасном виде,—с тонкими, круглыми, но не расплывчатыми формами. Мы быстро домчались до холма. Наверху все было в таком же виде, как и в апреле. Флаг был на том же месте и даже в довольно хорошем виде. Но, что лучше всего, перед нами были наши старые следы, ведущие на юг. Когда все сани прибыли на холм, мы отпрягли собак и пустили их на волю. Они бросились бежать домой. Местами виднелись как бы клубы тумана: это была снежная пыль, поднимавшаяся на месте битвы.

В этот же день, 24 августа, солнце впервые выглянуло над Ледяным плато. Мы все еще не могли назначить точно день отъезда: надо было ждать более теплой погоды.

Сентябрь начался морозом в 42°. При такой погоде можно было двинуться, но мы решили подождать немного. На следующий день — 35°, еще на следующий — 29°. Наконец, наступило изменение—еще через день—22°.

24 сентября пришло первое известие о наступлении весны.—Биааланд объявил, что он убил тюленя. То, что тюлени вышли на поверхность, было хорошим признаком. На следующий день мы отправились за тюленями и убили еще одного. Как обрадовались свежему мясу собаки! Люди, впрочем, кажутся, радовались не меньше их.

Двадцать седьмого сентября мы сняли ставни с окна нашей комнаты, и к нам проник дневной свет. Он, правда, был не очень ярким, так как спустился к нам по деревянной шахте, но все же это был дневной свет, и мы радовались, как дети.

29 сентября показались еще вестники весны—буревестники—качурки. Мы очень обрадовались при виде этих красивых быстрых птиц. Весна пришла наконец, пришла действительно. Надо было только долечить оба пальца, а затем вперед — к Полюсу.

К полюсу

Наконец, 20 октября, мы двинулись в путь. Погода в последние дни была переменчивая, — то ветреная, то тихая, то дождливая, то ясная; одним словом, настоящая апрельская погода. В этот день было так же. С утра пасмурно и туманно, погода малообещающая. Но к половине десятого поднялся легкий ветерок, и небо прояснилось. Мне недолго пришлось выяснять мнение спутников:

— Ну, как, тронемся? — И все в один голос подтвердили; — Ну конечно трогаемся.

Спешно были запряжены собаки, короткое прощание, как-будто мы расстаемся на один день, — и в путь. Мне кажется, Линдстрем даже не остался у дверей, чтобы поглядеть нам вслед.

Нас было пять человек: Хансен, Висстинг, Хассель, Биаланд и я. С нами было 52 собаки и 4 пары саней.

При выезде наши сани были очень легкими, на них было только снаряжение, потому что ящики с припасами, хорошо упакованные, ожидали нас под 80-й параллелью. Поэтому мы уселись на сани и бодро взмахнули бичами. Я спокойно сидел в санях Хасселя, и если бы кто-нибудь увидел нас в этот момент, то решил бы, наверное, что поездка к полюсу очень заманчивое развлечение.

Внизу, на морском льду, стоял Преструд с аппаратом для кинематографических съемок и непрерывно крутил ручку, пока мы проезжали. Когда же мы поднялись с другой стороны Ледяного плато, он оказался уже там и снова, не переставая, крутил и крутил. Последнее, что мы видели, исчезая за горным хребтом, скрывшим от нас знакомые места, был кинематографический аппарат. Мы двигались быстрым галопом. Я обернулся в последний раз, чтобы еще раз окинуть взором место, являющееся для нас сейчас самым прекрасным в мире, — и что же я увидел? Кинематографический аппарат. Но теперь он уже не мог запечатлеть ничего, кроме воздуха, и также исчез с горизонта.

Дорога была превосходная; но чем дальше мы продвигались, тем гуще становился туман. Первые 20 км. я проехал в санях Хасселя, но потом заметил, что упряжка Висстинга более приспособлена для тяжести двух человек, и пересел к нему. Хансен выехал вперед; он шел только по компасу, потому что туман

все усиливался. За ним ехал Биааланд, затем Хассель, и шествие замыкалось Висстингом и мною.

Мы только что въехали на маленькое возвышение, как вдруг с другой стороны оказался крутой спуск приблизительно метров на 20. Я сидел спиной к собакам, любовался на пройденный путь и радовался быстрой езде. Вдруг почва расступилась прямо у саней и перед нами оказалась зияющая черная пропасть, достаточно большая, чтобы поглотить нас всех. Еще несколько вершков в сторону и путешествие на полюс был бы конец. По холмистой местности, покрытой суграми, мы заметили, что взяли слишком на восток, и стали держаться запада. Как только мы выехали на более твердую почву, я надел лыжи и привязался канатом к саням. Таким образом, груз лучше распределялся. Погода понемногу прояснилась, и мы увидели, что направляемся прямо на наши шесты. Значит, мы прошли тридцать семь км. Мы были вполне удовлетворены первым днем и, после долгой езды, с удовольствием устроились на отдых. Мое предположение относительно того, что с одной палаткой будет меньше возни и усилий, блестяще оправдалось. Палатка появилась, как по мановению волшебного жезла, и все шло так быстро и ловко, как-будто мы предварительно долго тренировались. Палатка оказалась достаточно просторной, и все в ней было уютно и целесообразно расположено. Порядок установился такой: как только мы останавливались, все собиралось для установки палатки, вбивались колышки, Висстинг заполнял внутрь палатки и устанавливал шест, остальные натягивали веревки. Когда это бывало закончено, я входил и принимал все, чему полагалось быть внутри: спальные мешки, кухню, припасы; каждая вещь сразу ставилась на свое место, зажигался примус, и на него ставился горошок, наполненный снегом.

В это время остальные кормили собак и спускали их с привязи. Вместо защиты, вокруг палатки сгребали рыхлый снег, этого было вполне достаточно, собаки считались с такими сугробами. С лыж снимались ремни и с другими легкими предметами пряталась в кухонные ящики; собачью сбрую мы подвешивали к лыжам и привязывали их стоймя к саням. Палатка была замечательной во всех отношениях.

Мы не проехали и 10 км по равнине, как нам пришлось отвязать Нептуна, прекрасную собаку, но разжиревшую до того, что она не могла больше бежать; мы были уверены, что он побежит за нами, но оказалось не так. Тогда мы решили, что он повернул назад и отправился домой, — но и этого не случилось. — Непонятно, что случилось с животным. Другую прекрасную собаку, Ротту, тоже пришлось отвязать, потому что она распухла и не могла быстро двигаться:

Ночью поднялся восточный бриз, улегшийся к утру, так что мы могли сняться в 10 утра. Но погода продержалась недолго; ветер подул с новой силой в том же направлении и принес с собой густой туман. Мы все же прошли довольно большое расстояние. Пройдя 31 км, мы повстречали снежную башню, построен-

ную нами в начале апреля. Несмотря на прошедшие семь месяцев она была все такой же крепкой. Это убедило нас в том, что на такие башни можно рассчитывать: они не обрушивались. На этом опыте мы основали впоследствии по дороге к полюсу, целую башенную систему.

Мы проехали благополучно несколько неособенно широких трещин, как вдруг увидели, что сани Биааланда опрокинулись. Он успел соскочить и схватил вожжи. Сани продержались мгновение на боку, потом начали погружаться в почву и, наконец, исчезли совсем. Биааланд стоял твердо, собаки лежали на земле, цепляясь лапами за снег. Сани все погружались. Это произошло в каких-нибудь две секунды.

— Я больше не могу! — закричал Биааланд, но в этот момент Вистинг и я были уже рядом с ним. Он изо всех сил тянул веревку и, как можно крепче, прижимал ее ногами к земле, но сани все продолжали проваливаться. Собаки, казалось, понимали всю серьезность положения. Они вытянулись на снегу, вцепились когтями в почву и всеми силами противились погружению. Но ничто не помогало; вершок за вершком, непрестанно, они все дальше уходили в глубину, Биааланд был прав, когда воскликнул: Я больше не могу! Еще несколько секунд, и его сани с 13 собаками исчезли бы с лица земли. Но в последнюю минуту подоспела помощь: Ханссен и Хассель, которые были поблизости, схватили с саней канат для ледников и бросились к Биааланду. Канат привязали к вожжам, и Биааланду и мне удалось, напрягая все силы, удержать сани в воздухе. Тогда распрягли собак, подвезли сани Хасселя и поставили их поперек трещины в самом узком ее месте, на крепком краю. Затем мы, совместными усилиями, подтащили насколько возможно сани, висевшие довольно далеко внизу, и привязали их к саням Хасселя. Теперь можно было отпустить канат; одни сани крепко держались за другие, и мы облегченно вздохнули.

Но надо было еще вытащить сани на поверхность, а для этого их необходимо было предварительно разгрузить. Пришлось спустить на канате человека, который развязал ремни, сдерживавшие ящики, и передавал нам один предмет за другим. Всем хотелось, взять на себя эту задачу, но досталась она Вистингу. Он обвязался канатом и начал спускаться. Мы с Биааландом заняли прежние места и служили якорем. Вистинг, снизу, начал сообщать о положении вещей. Кухонный ящик выскочил и еле держался. Его сейчас же вытащили. Хассель и Ханссен вытаскивали ящики, по мере того, как Вистинг высвобождал их. Оба они двигались по краю пропасти с полной непринужденностью, так что я глядел на них с удивлением. Я всегда восхищался мужеством и призрением к смерти, но эти два перешли все границы. На них не произвело ни малейшего впечатления заявление Вистинга, что они стоят на тонком слое почвы, в несколько сантиметров толщины, нависшей над бездной. Они как-будто почувствовали себя еще уверенней.

— Нам повезло что мы остановились на таком хорошем месте, где поперек трещины можно поставить сани. Если бы мы поехали еще немножко влево — (Хассель с вождением поглядел на указанное место) — то никто бы не спасся. Там нет нависшей почвы, а только слой не толще листа бумаги. Да и здесь внизу не очень-то уютно, — говорил Висстинг.

Такое описание было не очень успокоительным; действительно. какое счастье, что мы остановились на таком «хорошем месте»!

Между тем Висстинг закончил свою работу, и мы вытащили его на поверхность. Когда мы спросили его, доволен ли он, что очутился снова наверху, он, смеясь, ответил, что и внизу ему было недурно. Наконец, вытащили и сани, и все оказалось в порядке.

— Ну, — сказал Хассель, — мы должны быть очень осторожны, если хотим двигаться дальше, потому что, когда мы с Хансеном вытаскивали сани, я чуть было не провалился. — И он улыбнулся этому светлому воспоминанию.

Да, Хассель был прав, здесь действительно нужно было быть осторожным; не приходилось даже отыскивать трещины, потому что кроме них ничего и не было. Наконец, мы установили палатку, на, повидимому, твердой почве, и протянули канаты через трещины. Постепенно мы осваивались с местностью и могли описать ее так, как ученики в школе описывают карты гор: вот эта трещина уходит туда-то, у этой расселины есть еще боковая трещина, уходящая в таком-то направлении и т. д.

Мы разместили наши вещи в более или менее надежные места, но собак не отпрягали, боясь их потерять.

Висстинг направился было к своим саням, — он уже несколько раз ходил туда и обратно, — как вдруг я увидел, что над снегом остались только его голова и плечи. Он провалился, но спасся тем, что широко расставил руки в обе стороны. Эта трещина оказалась тоже бездонной. К счастью, мы смогли помочь ему выбраться и отправились варить кашу. Мы предоставили погоде непогодиться, а сами уютно расположились в палатке. Был час дня. Ветер понемногу утихал, и мы даже не заметили, как стало совершенно тихо.

К 3 часам стало светлеть, и мы вышли наружу, чтобы осмотреться. Погода определенно прояснялась; на горизонте, к северу, виднелось даже небо, но на юге было пасмурно. В глубокой дали, сквозь туман, слабо выступали контуры куполообразного возвышения. Висстинг и Хансен были посланы на разведки, — возвышение оказалось одним из тех, странной формы, бугров, какие мы уже встречали в этих краях. Они ударили по нему палкой, и действительно, он оказался полым, а под ним зияла черная пропасть. Хансен чуть не кудачтал от восторга во время рассказа, а Хассель кидал на него взгляды, полные зависти.

В 4 часа настолько прояснило, что трое из нас отправились отыскивать безопасный путь в этой ужасной местности. Я был в числе этих троих, и поэтому мы все были привязаны к длинному канату.

Было совсем светло, и мы могли осмотреться. Наша палатка стояла в северо-восточном углу покрытой куполообразными буграми местности. Мы прошли еще немного на восток, пока не увидели дороги вполне отчетливо, а затем вернулись к стоянке. Быстро была закончена упаковка, и мы снялись. Каким облегчением было снова почувствовать под ногами твердую почву. И мы понеслись к югу с быстротой ветра. Но бугры, в виде стога сена, разбросанные в южном направлении, указывали на то, что мы еще не вполне миновали опасное место. Они тянулись наискось, через нашу дорогу, а глубокие хотя и узкие трещины, через которые нам приходилось перебираться, призывали к осторожности.

К вечеру мы добрались до двух снежных хижин, которые мы построили во время последней поездки, и здесь, в 42 км, от продовольственного лагеря, остановились на отдых. Хижины были совершенно занесены снегом, и мы оставили их в полной неприкосновенности. Погода была хорошая и мягкая, так что мы предпочли палатку.

Это был день полный событий, и мы радовались тому, что он благополучно закончился. Дорога теперь была прекрасная, и дальше езда была просто игрой.

На следующее утро небо было покрыто тучами, и через некоторое время мы оказались в центре юго-западной бури с густой снежной вьюгой, так что не видно было и на десять шагов. Мы хотели добраться в этот день до продовольственного склада, но такая погода могла разрушить наши планы. Мы торопились, как только могли, цель была далеко, нечего было бояться проехать мимо.

В половине второго пополудни, Вистинг повернулся ко мне и предупредил, что мы как-раз, по расчету, дошли до склада. Я позвал Ханссена и предложил ему пустить в ход глаза. И в тот же миг, налево, в нескольких шагах от нас, вырос продовольственный склад. В туманном воздухе он казался снежным дворцом. Как мы обрадовались!

В нашем пути к югу было три главных пункта: один из них был достигнут. Конечно, мы были довольны и удовлетворены. Мы сделали в четыре дня 160 км; теперь можно было дать собакам отдохнуть и накормить их доотвала тюленьиной.

Ящики с припасами и снаряжением были занесены снегом, но мы их быстро откопали. Первым делом мы взялись за тюленьи туши, чтобы накормить собак. Их не пришлось просить, они набросились сразу на большие, прекрасные, жирные куски. Было настоящим удовольствием глядеть, как они наслаждались лежкой на снегу, каждая с куском мяса. Сначала все шло мирно, все были голодны и думали только о том, как утолить первый голод.

Но как только это было сделано, мирному настроению пришел конец. Гай, который еще не доел и половины своего куска, непременно должен был подойти к Рапу и утащить немножко от его части. Но, конечно, такой поступок вызвал рычание и вой. Вдруг показался Ханссен на фоне этой картины, и Гай исчез с быстротой молнии.

Как хорошо было очутиться в палатке после такого утомительного дня!

Когда мы на следующее утро вышли из палатки, то ничего не было видно из-за снежной вьюги. Это было не страшно, так как мы с самого начала решили провести здесь два дня; но лежать в палатке вовсе не удовольствие, особенно если все время приходится торчать в спальном мешке. Разговоры быстро надоедают, писать тоже все время нельзя. Хорошим времяпрепровождением является еда, если много припасов, и чтение, если есть что читать. Но так как наша обеденная карточка была довольно ограниченная, а библиотеки при санных путешествиях не полагается, то эти два источника отпали. И вот остается только одно развлечение, вполне доступное в наших условиях, это — сон. Да, счастлив тот, кто может проспать подобный день. Но такая способность не у всякого есть, а у кого она и есть, тот в ней не признается.

В течение дня ветер затих, и мы вышли наружу поработать. Прежде всего мы соединили старый склад с новым. У нас было три полных санных оборудования, которые нам были не нужны и могли остаться тут.

Затем мы принялись за укладку, и к вечеру все было готово. Эта работа была совсем не спешная, у нас ведь был еще весь следующий день. Но в этих областях быстро научаешься, что лучше всего при всякой работе использовать благоприятное время, потому что на погоду рассчитывать не приходится. Но на следующий день можно было спать, спать и спать, — работа шла сама собой, т.е. собаки от'едались и набирались свежих сил.

Расстояние между 80-й и 82-й параллелями мы рассчитывали сделать в несколько переходов по 28 км. Мы легко могли бы идти вдвое быстрее, но так как нам не только важно было дойти, но и дойти возможно скорее, то мы решили делать короткие переходы.

26 октября мы снялись при легком северном бризе и ясной, мягкой погоде. Теперь была моя очередь занять положение разведчика. Я надел поэтому лыжи и стал впереди, на несколько шагов перед санями Ханссена, и бросил последний взгляд назад.

— Все в порядке! Вперед!

Я пустился вперед. Я думал, — нет, я даже не успел подумать... как на меня налетели собаки. Но, к счастью, в поднявшийся суматохе собаки успели остановиться, так, что я не пострадал. Я был сильно раздосадован, но все же сообразил, что если был смешон своим падением, то буду еще смешнее, выска-

зав досаду. Да и на кого я мог сердиться? Только на самого себя. Мне надо было быстрее бежать. Я решил выполнить свою работу другим способом, — в этом, ведь, не было ничего постыдного, — и отправиться назад, в самый конец шествия. Оттуда у меня дело пошло на лад:

— Все ясно, вперед! И пошло! Сначала помчался, как метеор, Хансен, сразу вслед за ним Вистинг, затем Биааланд и Хассель. На всех были надеты лыжи; все они были привязаны к саням.

Я решил было итти сзади, но, пройдя 10 км в один час, почувствовал, что с меня довольно. Я перешел к Вистингу, привязал веревку к его саням, остался там и предоставил тащить себя до самой 85-й параллели, т.-е. в течение 560 км.

Это было приятной неожиданностью, — ехать к Южному полюсу на лыжах.

Таким образом, дневной переход был быстро закончен, и мы устроили привал. На следующий день показались большие ледяные образования на востоке, виденные нами раньше между 81-й и 82-й параллелями. Это было доказательством ясной погоды; но и на этот раз мы увидели не больше, чем в первый.

Мы знали по опыту, что снеговые башни служат прекрасными указателями дороги, и решили дать этому способу самое широкое распространение. Мы построили в общем полтораста башен в два метра вышиной, на которые пошло 9.000 снежных глыб, вырезанных специально для этой цели большими ножами для снега. В каждой башне была бумага с обозначением номера и географического положения и сведения о том, как далеко и в каком направлении надо ехать, чтобы найти следующую к северу башню; мои предосторожности могут показаться излишними. Но у меня все время было чувство, что в этой бесконечной, непрерывной стране нельзя быть достаточно осторожным. Если бы мы здесь сбились с дороги, нам было бы очень трудно найти обратный путь. Затем постройка башен представляла и другие преимущества, которые мы признавали и ценили. Когда мы останавливались для постройки башни, собаки получали некоторый отдых, необходимый для поддержания их сил. Первая башня была построена под 80° 23' южн. ш. Вначале мы строили их через каждые 13—15 км.

30 октября мы пристрелили первую собаку. Это был Хансеновский Бауэр. Он был слишком стар для езды, но тащился за нами и мешал другим. Его положили в башне и впоследствии он доставил нам, — во всяком случае, собакам, — большое удовольствие. В этот же день мы достигли второго важного пункта — продовольственного склада, под 81-й параллелью. Наше направление было немного восточнее. Доски от ящиков, которыми склад был обозначен слева и справа, виднелись издалика. При ближайшем рассмотрении оказалось, что ни одна не упала, они стояли точно так, как их воткнули.

В два часа дня мы были у склада и нашли все в полном порядке. Флаг развевался и казался совсем новым, никто бы не по-

думал, что он развевался так в течение восьми месяцев. Снежные сугробы вокруг были в полметра вышины.

На следующее утро была сияющая, ясная, тихая погода. Солнце светило прямо в лицо. Мы вывесили все меховые одежды для просушки, потому что иней проникает даже в спальные мешки. Кроме того, мы воспользовались случаем для определения местности и проверки компасов. Все было в порядке. Затем мы пополнили израсходованные в пути припасы и пустились в путь 1 ноября.

Первые 22 км все шло хорошо; но тут Ханссену пришлось переходить через трещину в метр шириной, и кончики его лыж зацепились за упряжь двух задних собак, так что он упал поперек трещины. Собаки были по другую сторону, на расстоянии двух м, но сани стояли поперек трещины, и когда Ханссен упал, они немного повернулись; еще маленький поворот, он оказался лежащим вдоль трещины и погрузился в глубину. Собаки поняли, что их господин и повелитель в беспомощном состоянии, и воспользовались случаем. Вся свора, как бешеные тигры, накинулись друг на друга, и клочья полетели во все стороны. Это, конечно, производило толчки, и сани более перекашивались на трещине. В то же время, в пылу битвы — собаки приближались к краю пропасти. Если бы они свалились, то неминуемо погибли бы. Один из нас поспешно перескочил через трещину, бросился прямо в середину побоища и быстро положил ему конец, в то время как Вистинг кидал Ханссену канат, чтобы высвободить его из очень неприятного положения. Правда, я думал в это время: «Не явилось ли это опасное положение особенным удовольствием для Ханссена?». Лежать над головокружительной бездной и ждать, что каждую секунду сорвешься в нее, — вот это было как-раз по нем! Сани тоже удалось спасти. Затем мы закончили установленные 28 км и разбили лагерь. Начиная с 81-й параллели, мы стали строить снежные башни через каждые 9 км (соответствующие 5 минутам широты).

На следующий день была самая низкая температура всего путешествия — 35,5° Ц.

В этот день мы, после долгого перерыва, встретили небольшую трещину, правда, всего в несколько вершков шириной. Перед нами виднелась очень красивая местность, она тянулась длинной волнообразной линией, что было заметно только по тому, как быстро исчезали из вида построенные нами башни.

3 ноября подул резкий южный бриз с мятежью. Дорога была вязкая, но сани, против ожидания, скользили легко. Когда ветер дул с юга, температура почти всегда подымалась, и на этот раз было 10° Ц. При такой температуре путешествие было сплошным удовольствием, даже если немного и дуло.

К 4 часам утра солнце проглянуло сквозь туман. Мы дали ему распространить немного тепла и разогнать туман, а затем оглянулись вокруг. Какое утро встретило нас! Светлое, сияющее, мягкое. Спокойно, совсем спокойно лежала перед нами громадная

равнина, гладкая и белая. Но, нет, вдали эта монотонность перерывалась, и белизна приобретала темный оттенок. Третий важный пункт был достигнут — самый дальний аванпост цивилизованного мира к югу: там лежал наш последний продовольственный склад. Это было громадным облегчением. Мы уже наполовину чувствовали себя победителями.

7 ноября в 8 утра мы покинули 82-ю параллель. Теперь перед нами расстилалась неведомая даль, теперь путешествие начиналось всерьез. Ледяное плато выглядело здесь совершенно так же, как и везде. Оно было ровным и представляло прекрасную дорогу.

При первой же постройке башни нам пришлось пристрелить Люсси. Нам страшно жаль было это прекрасное животное, но делать было нечего. Ее поклонники, — Карениус, Зауэн и Шварц, мрачно покосились, проезжая, на башню, у которой она лежала. Им, наверно, было очень тяжело расстаться со своей возлюбленной, но долг призывал их, и бич был близок к тому, кто не послушался бы этого зова.

Теперь мы назначили свой дневной переход в 37 км. Таким образом, мы должны были проходить градус в три дня, а на четвертый день мы предполагали отдыхать. К нашему удивлению, собаки с каждым днем становились трудоспособнее и теперь, в отношении здоровья и тренировки, достигли максимума. Они легко делали дневной переход со скоростью семи с половиной км в час. Нам с ними не приходилось двигать ногами, от нас требовалось только позволять тащить себя на лыжах.

11 ноября мы могли разглядеть далеко внизу тянущуюся с юга на запад горную цепь. Мы теперь подошли значительно ближе к стране и с каждым днем различали все новые подробности. Могучая вершина, одна более высокая и дикая, чем другая, подымалась на высоту до 5.000 м. Нам особенно бросились в глаза громадные голые откосы этих гор. Мы ожидали, что на них будет гораздо больше снега. Гора Фритьофа Нансена была совсем черно-синей, и только наверху покрыта большим ледяным покровом. Ее сверкающая вершина подымалась на 5.000 м. Дальше, к югу подымалась гора Петера Кристофенсена, она была несколько более покрыта снегом, но ее, вытянутая в длину, двускатная вершина была большей частью обнажена. Еще дальше, к югу, виднелась гора Алисы Ведель Иарль и вершины Алисы Гад и Руфи Гад; все три вершины были сплошь покрыты снегом.

Я никогда еще не видел такого прекрасного и дикого пейзажа. Нам казалось, что даже отсюда видны удобные для под'ема места. Там есть, например, ледник Лива, который, без сомнения, представляет равномерный, удобный под'ем, но он расположен слишком далеко на север. Этот ледник невероятных размеров и, несомненно, представил бы большой интерес для ближайшего исследования. Гора кронпринца Олафа выглядит уже не так многообещающе; она также лежит слишком северно. Но вот в прямом направлении к югу, немного на запад, показывается,

по всем видимостям, удобный подъем. Расположенные возле Ледяного плато горы, очевидно, не представят особенных трудностей. А что нам встретится впоследствии между горами Петера Кристофенсена и Фритьофа Нансена, об этом сейчас ничего нельзя сказать.

13 ноября мы достигли 84 параллели. В этот день мы открыли тянущуюся к востоку горную цепь, которая, — насколько можно было судить на таком расстоянии, — образовывала глубокую бухту в месте своего соединения с землей Южной Виктории. На складе под 84° мы оставили, кроме обычного четырехдневного запаса на 5 человек и 12 собак, еще жестянку с керосином в семнадцать литров. Спички имелись в изобилии, и мы оставляли их в каждом складе.

Теперь перед нами снова был спуск в долину, с довольно сильным подъемом, с другой стороны. Мы бойко спустились вниз, — почва была ровная, нигде и следа трещин или ям. Ну, все равно, мы встретим их при подъеме, — думал я. На холм мы взобрались с некоторым трудом, так как не привыкли к езде по холмам. Я все время вытягивал шею, чтобы скорее разглядеть, что наверху? Наконец, мы вскарабкались. Какой прекрасный вид! Нигде ни малейшей неровности, ни малейшей рытвины. Равнина простиралась перед нами спокойно и равномерно.

Я думаю, что мы уже стояли на материке. Большие трещины, которые нам пришлось обходить внизу, лежали, очевидно, на границе. Гипсометр показывал 270 м над уровнем моря. Мы были как-раз у подножья подъема и решили начать его с этого места. Поэтому мы устроили здесь стоянку; было еще довольно рано, но нам еще предстояло многое сделать до завтрашнего утра. Здесь надо было отобрать самые необходимые вещи, остальное должно было остаться в складе.

Прежде всего устроили лагерь; затем накормили и спустили собак и отправились в палатку поесть и просмотреть продовольственные списки. Мы были теперь у одного из важнейших пунктов путешествия. Надо было так разработать план, чтобы возможно легче осуществить подъем и, главное, действительно взобраться наверх. Все расчеты надо было сделать очень осторожно и предвидеть все возможности. Расстояние отсюда до полюса равнялось 1.100 км. Принимая во внимание предстоящий подъем и все предвиденные и непредвиденные препятствия, мы решили взять на 60 дней припасов и снаряжения, а остаток — на 30 дней оставить в складе. Сообразуясь с прежним опытом, мы рассчитали, что обойдемся 12-ю собаками. Теперь у нас их было 42, и все должны были дойти до плоскогорья; там решено было прикончить 24 штуки и продолжать путь с тремя санями и 18 собаками. Из этих 18-ти предстояло убить еще 6, чтобы вернуться обратно с 12-ю. Чем меньше собак, тем меньше и груз саней, а при 12-ти собаках можно было обойтись всего двумя парами саней. На этот раз наши расчеты оказались правильными, только в вычислении дней оказалась маленькая ошибка: нам понадоби-

лось на 8 дней меньше, чем предполагалось. С собаками было рассчитано правильно: мы действительно возвратились к этому месту с 12-ю животными.

18 ноября, начался под'ем. На всякий случай я оставил в складе записку с раз'яснением пути, по которому мы отправились, а также планом на будущее и сведениями о продуктах, снаряжении и т. д. Погода была хорошая, дорога превосходная. Собаки, против ожидания, шли хорошо и легко взяли два довольно крутых холма медленным, раскачивающимся ходом. Казалось, для них уже не существует непреодолимых трудностей. Расстояние, которое мы вчера исследовали, и которое сочли вполне достаточным для дневного перехода, было пройдено ими в очень короткое время, несмотря на полную нагрузку. Маленькие ледники, расположенные выше, оказались довольно крутыми, так что в некоторых местах приходилось провозить сани в два раза, с двойной упряжкой.

Ледники выглядели очень старыми и неподвижными, нигде не видно было новых трещин. Те расселины, которые нам попадались, были очень широкие и глубокие, с закругленными краями и были, казалось, совершенно заполнены снегом. Чтобы не провалиться в них на обратном пути, мы построили башни таким образом, чтобы между двумя башнями находилась безопасная дорога. В этой холмистой местности нельзя было идти в полярных костюмах: солнце, стоявшее высоко на небе, было до неприятности жарким, и мы понемногу начали снимать одну часть одежды за другой, пока не оказались совсем налегке. Во время дальнейшего пути мы проходили мимо вершин в 1.000—1.500 м вышиной. На одной из них снег был окрашен в красно-коричневый цвет. В первый день мы сделали 18,5 км, при под'еме в 700 м. К вечеру мы устроили лагерь на маленьком леднике, между двумя большими трещинами. С трех сторон подымались высокие вершины.

После того, как палатка была установлена, два отряда отправились исследовать дальнейший путь. Первый, состоящий из Висстинга и Ханссена, повернул от палатки в сторону, производившую наиболее доступное впечатление, а именно вдоль ледника. Этот ледник поднимался довольно резко на 1.300 м. и исчезал затем в юго-восточном направлении между двумя горами. Биааланд один составлял другой отряд. Очевидно, дорога первого отряда показалась ему слишком короткой, и он направился к самому крутому утесу; я видел, как он, точно муха, исчез в облаках. В это время Хассель и я исполняли необходимую работу в палатке.

Закончив свои труды, мы сели в палатке и мирно беседовали о том, и о сем, как вдруг услышали, что кто-то налетел на палатку. Мы поглядели друг на друга,—вот человек, которому очень некогда. Что этот человек был Биааланд, в этом не было никаких сомнений. Он, наверно, освежил там, наверху свои старые воспоминания. У него оказалась масса новостей. Между прочим, он открыл с той стороны «шикарный» обрыв. Что он подразумевал под словом «шикарно», я так и не уразумел. Но если этот обрыв

был такой же «шикарный», как и под'ем, то—благодарю покорно!

Теперь послышалось приближение и второго отряда; его слышно было на порядочном расстоянии от палатки; он тоже многое видел, не говоря уже о «шикарном» обрыве. Но оба отряда совпадали в одном и том же прискорбном выводе: нам надо было опять спуститься. Оба отряда видели большой ледник, который тянулся к западу и к востоку. Началась обширная дискуссия между обоими отрядами, которые взаимно издевались над открытиями друг друга.

— Но, Биааланд, мы же отчетливо видели, что там, где ты стоял, ничего не было, кроме крутого утеса.

— Ах, да вы вовсе и не могли меня видеть, я стоял на восток от вершины, которая на юг от вершины, которая...

Я, наконец, устал следить за спором. Я поблагодарил всех за тяжелое странствование, предпринятое ими для блага всего предприятия, и отправился спать, но всю ночь мне снились холмы и отвесные утесы, и проснулся я на том, что Биааланд спускается прямо с неба. Это еще более убедило меня избрать первый путь, и я снова уснул. На следующее утро мы серьезно обдумали, не лучше ли будет прямо сразу впрягать вторую упряжку в сани и переправлять их в два приема. Лежащий перед нами крутой ледник, определенно указывал на такой способ. Ведь дело шло о под'еме в 600 м на самом коротком протяжении. Но мы все же решили попробовать пока одну упряжку.

Итак, мы снялись; сразу начался под'ем—хорошее упражнение после скудного завтрака из шоколада! Собаки шли не очень быстро, но все-таки шли. Иногда казалось, что они больше не могут, но резкий крик вожака и взмах бича снова приводили их в движение. Это было хорошее начало, и когда мы оказались наверху, то дали животным вполне заслуженный отдых. Затем мы в'ехали в узкий проход и выехали с другой стороны.

Здесь нам открылась чудесная панорама. Из прохода мы вышли на совсем маленький, плоский уступ, который тут же, в нескольких метрах, спускался к лежащей внизу долине. Вокруг, на горизонте, возвышались одна вершина за другой. Теперь мы видели южную сторону горы Нансен, а Петер Кристофенсен был виден во весь рост. Между обеими горами был ледник. Он выглядел страшно искромсанным и изрытым, но между многочисленными рвами и трещинами виднелась узкая, непрерывная линия. Мы видели, что здесь можно продвинуться очень далеко, но видно было также, что весь ледник пройти будет невозможно. Между первым и вторым уступами, местность была, очевидно, непроходима. Тут мы заметили, что ровная, непрерывная полоса тянется вверх, вдоль горы. Наверно Петер Кристофенсен выручит нас. К северу, вдоль Нансена, был сплошной хаос,—никакой надежды пробиться.

Мы построили большую башню на том месте, где стояли, и я вернулся в проход, чтобы бросить последний взгляд на Ледяное плато. Новая горная цепь обрисовывалась резко и отчетливо, и мы

увидели, что она сворачивает с востока на северо-восток и, наконец, исчезает на северо-востоке под 84° . По барометру мы находились на 1.200 метров над уровнем моря. Здесь был только один путь для спуска, так что мы поневоле выбрали его.

Когда такой спуск предпринимается с тяжело нагруженными санями, требуется исключительная осторожность, чтобы не перейти во все ускоряющийся бег, при котором теряется возможность управлять санями. А если это произойдет, можно не только искалечить собак, но и наехать на передние сани и уничтожить их. В нашем же случае, исключительная осторожность диктовалась еще тем, что к каждому сани было привязано измерительное колесо. Поэтому, перед спуском, мы подложили под полозья тормоза из каната. Это делалось просто: каждый полоз несколько раз обматывался гибким канатом. Чем чаще будет обмотан канат, тем крепче и действительнее окажется тормоз. Вся наука заключается в том, чтобы знать, сколько раз надо обернуть канат, чтобы получить правильный тормоз. Это не всегда удавалось, и во время спуска произошло несколько столкновений. Впоследствии мы привыкли к этим тормозам, и дело пошло лучше, но все же не раз бывали комические случаи.

Первая же поездка в глубину привела нас на 240 м в сторону, и нам пришлось, прежде, чем начать под'ем, пересечь длинную трудную долину. Снег между горами был глубокий и рыхлый, очень трудный для собак. Следующий под'ем шел по очень крутым ледникам. Последний из них был самым трудным во всем путешествии. Здесь собакам пришлось помучиться, несмотря даже на двойные упряжки. Человеку, которому приходилось идти по крутизне перед собаками, было тоже нелегко; я решил, что Биааланд больше меня подходит к этой роли, и уступил ему честь и место. Первый ледник был очень крутым, но второй оказался прямо-таки под'емом на небо. Мы шли толчками, метр за метром, и, в конце-концов, очутились наверху. Поездка за второй частью саней была легче, так как шла по проложенной дороге. Здесь высота достигала 1.320 м, последний под'ем равнялся 360 м.

Теперь мы были на равнине; собаки немного отдохнули, и путь продолжался; чем дальше мы двигались, тем яснее можно было рассмотреть дорогу: прежде нам закрывали ее близлежащие горы. Здесь перед нами открылся большой, могучий ледник, тянувшийся от Ледяного плато между высокими горами востока и запада. Решено было добираться до того места, с которого ледник крутыми склонами поднимается между высокими горами. Но это оказалось гораздо труднее, чем мы думали: во-первых, расстояние было раза в три больше, чем нам казалось; во-вторых, снег был так глубок и рыхл, что, после всех прежних усилий, переход явился для собак настоящим испытанием. Мы взяли курс на белую линию, между многочисленными трещинами, которую проследили взглядом до первого уступа. Сюда, к подножью горы со всех сторон сползали ледники и переходили в главный ледник. По одно-

му из этих маленьких рукавов мы к вечеру достигли Петера Кристофсенена; гора, под которой мы разбили лагерь, представляла хаос из громадных ледяных глыб. Ледник, на котором мы остановились, был также изрыт, но, как и в остальных, трещины были старые и в большинстве случаев занесены снегом. Снег был настолько рыхлый, что нам пришлось утапывать место для палатки. Шест без всяких усилий погружался на него. Наверно, снег на высотах будет крепче. Хансен и Биааланд отправились на разведки и нашли, что местность вполне соответствует тому, что мы предполагали еще издали. Дорога до первого уступа была нетрудная, а что будет дальше,—нельзя было определить. И все же подъем до первого уступа прошел с большим напряжением. Ледниковый рукав, ведущий кверху, был не очень широк, но исключительно крут и полон широких трещин. В некоторых частях его пришлось проходить два раза, с двумя парами саней за раз.

К счастью, почва была лучше, чем вчера, и такая твердая, что собаки свободно могли ступать по ней. Биааланд был разведчиком во время этого крутого подъема, и ему приходилось напрягать все силы, чтобы удержаться перед животными. Нельзя было поверить, что мы находимся между 85-й и 86-й параллелями. Жара была удручающая; несмотря на легкую одежду, мы вспотели, как если бы состязались в беге под тропиками. Мы быстро поднимались и пока не чувствовали никаких досадных последствий от быстрого изменения атмосферического давления в виде затрудненного дыхания или головных болей. Но, без сомнения, эти ощущения должны были со временем появиться.

В короткий срок мы достигли уступа, который заметили еще издали. Он был не совсем плоским, а несколько поднимался в глубь страны. Когда мы подошли к месту, до которого доходили вчера во время разведки Хансен и Биааланд, нам открылся вид на дальнейшие ледники. Продолжать путь по этому леднику было невозможно. Здесь, между двумя громадными горами, он весь состоял из трещин и пропастей, таких широких и страшных, что отпадала всякая охота двигаться дальше. Перейти к горе Нансена было также невозможно. Она поднималась отвесно и образовывала вместе с ледником такую дикую, искромсанную местность, что мы отказались от всякой попытки следовать по этому направлению. Единственная возможность представлялась со стороны Петера Кристофсенена. Здесь, в месте соединения ледника с твердой землей, было,—насколько можно было разглядеть,—некоторое вероятие продвинуться вперед. Здесь ледник без изломов переходил в покрытую снегом горную цепь и довольно быстро поднимался к узкой вершине. Но, во всяком случае, эта дорога вела не очень далеко. Первая часть горной стены вскоре заграждалась бегущим с востока на запад холмистым гребнем, в котором местами зияли пропасти. С того места, где мы стояли, казалось, что можно будет продолжать путь кверху, между хребтом и упомянутыми пропастями, и оттуда пробраться

на верхний край изрезанного ледника. Это могло удасться, но полная уверенность могла появиться только наверху.

Прежде всего, была сделана небольшая передышка,—очень короткая,—а затем, в путь! Мы сгорали от нетерпения: сможем ли мы оттуда, сверху, двигаться дальше? Передвижение со всеми саниами совершенно исключалось; мы продолжали переправлять по две пары за раз, при двойных упряжках. Сначала поднимались сани Висстинга и Хасселя, затем две другие пары. Конечно, нас не особенно воодушевляла мысль о двойном пути через эту местность, но обстоятельства были неумолимы. Как бы мы обрадовались, знай мы тогда, что это последний под'ем в два приема. Но мы не знали этого, и никто из нас не смел даже и мечтать о более легкой дороге. Итак, еще раз такое же напряжение, такие же усилия собак, и мы наверху, под гребнем, между зияющими ямами. Нет, здесь без предварительного исследования не могло быть и речи о дальнейшем продвижении. Правда, наш дневной переход был еще не совсем закончен, но то, что мы сделали, потребовало громадных усилий; поэтому мы разбили лагерь и поставили палатку на высоте 1.650 м над уровнем моря. Затем мы сразу отправились на разведки. Прежде всего, мы начали с дороги, которую увидели еще снизу. Она шла в прямом направлении, т.е. в направлении ледника, с востока на запад, и была поэтому кратчайшей. Но кратчайший путь не всегда бывает лучшим. Здесь мы определенно надеялись, что какой-нибудь другой, хотя бы и более длинный, окажется благоприятнее в смысле почвы. Кратчайший путь был ужасен, хотя, может быть, не совсем непроходим. Здесь надо было, прежде всего, взобраться на довольно большое расстояние по твердому, гладкому месту, образующему с горизонтальной равниной угол в 45° и кончающемуся широкой, бездонной пропастью. Итти по такому месту на лыжах не особенно большое удовольствие, но еще меньшее удовольствие итти с тяжело нагруженными саниами, и, по всей вероятности, сани, вместе с собаками и жожаками, соскользнули бы и очутились в глубине. Сейчас мы на лыжах, благополучно перебрались и продолжали разведку. Гористая местность, по которой мы шли, суживалась постепенно книзу между большими трещинами и переходила узеньким мостком, немного шире саней, в ледник. По обе стороны мостика была черносиняя ночь. Этот переход выглядел не особенно заманчиво. Можно было, конечно, распречь собак и осторожно перенести сани, предполагая, что мостик выдержит, но и дальнейшая езда по самому леднику сулила не мало неожиданностей самого неприятного характера. Может быть, со временем и с терпением можно было бы пробраться между бесконечными трещинами, но мы решили посмотреть сначала, не найдется ли лучшего пути в другом направлении.

Поэтому мы вернулись в лагерь; там, все было в порядке: палатка поставлена, кормежка собак закончена. Теперь возник важный вопрос: что делать? Что находится по ту сторону горного хребта?

Трое из нас отправились на разведки. Напряжение росло по мере приближения к гребню.

Между Петером и Вильгельмом Кристофенсенами тянулся кверху ледниковый рукав до самого плоскогорья, но слишком искромсанный и изорванный, чтобы его можно было принять в расчет. Между Вильгельмом Кристофенсеном и Олэ Энгельстадтом вообще не было прохода, зато местность между Олэ Энгельстадтом и Фриттьофом Нансеном выглядела более благоприятно, но первая из этих гор была далеко от нас, так что мы могли и ошибаться.

Постепенно мы, все трое, очень устали, но решили все же продолжать странствование, чтобы посмотреть, что скрывается дальше: ведь сегодняшняя работа облегчает завтрашний переход. Мы отправились поэтому дальше и взяли путь наискось, через верхний плоский уступ, к Гейбергскому леднику. Чем дальше мы шли, тем более открывалась местность между Нансеном и Энгельстадтом, и нам становилось ясно, что здесь, без сомнения, проходит тот путь, который приведет нас наверх. Подъем не вполне можно было рассмотреть, он мог, конечно, представить некоторые трудности. Теперь мы были убеждены, что видим перед собой плоскогорье. В проходе между горами виднелась гора Годфреда Ханссена. Это была очень своеобразная вершина; над плоскогорьем виднелся только ее нос но зато этот нос был очень длинный и напоминал фронтон дома. Эта гора была чуть видна, но, несмотря на это она поднимается на 3.300 м над ур. м. Мы исследовали еще местные условия, решили, что при благоприятной погоде сможем завтра же добраться до плоскогорья, и отправились домой, вполне удовлетворенные результатами разведки. Все было одного мнения: что мы устали, что нам хочется скорее в лагерь, и что приятно будет чем-нибудь наполнить желудок. Место, с которого мы повернули назад, находилось на 2.400 м над уровнем моря, так что мы на 750 м поднялись над лагерем. ,

Мы вихрем мчались вниз к палатке. Наши товарищи позаботились, чтобы все было готово. Собаки храпели на солнце и даже не потрудились взглянуть на дорогу, когда мы промчались мимо них. В палатке была тропическая жара. Солнце весело светило на красную крышку и нагревало ее. Примус шинел и жужжал, а в горшке с пеммиканом кипело и урчало.

В этот день в палатке был устроен маленький праздник. Не то, чтобы мы получили больше еды,—это мы не могли себе разрешить; но при одной мысли о собачьих котлетах, которые ожидали нас, у нас текли слюнки.

На следующий день, 21 ноября, мы снялись в обычное время, около 8 часов. Была прекрасная погода, светлая и ясная. Подъем на холмистый гребень был тяжелым началом для собак, но они великолепно справились с трудной задачей: каждая упряжка втащила свои сани. Дорога была такая же, как вчера, и мы медленно подвигались по рыхлому снегу. Мы не следовали по старым сле-

дам, а сразу направились к тому месту, с которого хотели начать под'ем.

Последний под'ем был довольно труден, особенно его первая половина. Мы никак не могли себе представить, что собаки справятся одной упряжкой, но все же решили попробовать. За это последнее достижение я должен выразить самую горячую признательность как собакам, так и погонщикам. Обе стороны проявили блестящие способности. Эта сцена до сих пор у меня перед глазами: собаки, казалось, понимали, что это последнее усилие, которое у них потребуется во время путешествия. Они вытянулись и тащили, тащили, цеплялись и, наконец, вытянули.

Как только мы остановились, я обратился к барометру: оказалось,—потом это подтвердилось и гипсометром,—что мы находимся на высоте 3.220 м над уровнем моря. Все измерительные колеса показали семнадцать морских миль или 31 км. Когда мы взглянули на достижения этого дня,—31 км при под'еме в 1.600 м,—то ясно поняли, чего можно достичь с хорошо обученными собаками. Ведь наши сани были тяжело нагружены. Мне кажется, всякие дальнейшие похвалы животным излишни. Достаточно простого изложения фактов.

Замерзший снег был страшно твердым, и оказалось нелегко найти место для палатки. В конце концов, мы все же нашли его и раскинули палатку, как обычно. Как всегда, мне передали через двери палатки все спальные мешки и мешки с вещами, и я положил каждую вещь на место. Кухонный ящик и нужные к вечеру продукты также по обыкновению внеслись в палатку. Но в этот день особенно быстро запылал примус, и я особенно много накачал в него воздуха. Я старался производить как можно больше шума чтобы не слышать выстрелов, которые должны были раздаться: 24 наших верных товарища и помощника должны были сейчас умереть. Это было жестоко, но так должно было быть. Все были согласны, что нельзя отступать ни перед чем для достижения главной цели. Поэтому было решено, что каждый застрелит сам тех из своих собак, которые были осуждены.

Пеммикан особенно быстро варился сегодня вечером; мне кажется, я необыкновенно усердно мешал ложкой. Вот раздался первый выстрел. Я не отличаюсь особенной нервностью, но тут меня передернуло. Затем последовали выстрел за выстрелом, — они звучали жутко в этой далекой глуши. При каждом из них погибал верный слуга.

Прошло довольно много времени, прежде чем первый, окончивший свою работу, вошел в палатку. Каждому пришлось сначала выпотрошить своих животных, чтобы мясо не испортилось. Эта предосторожность необходима, иначе мясо может оказаться вредным при употреблении. Внутренности были пожраны товарищами убитых тут же, на месте, еще горячими, потому что все собаки были очень голодны. Зугген, одна из собак Вистинга, особенно жадно бросалась на горячие внутренности и так наелась, что после еды потеряла всякую форму. Некоторые собаки

сначала не притрагивались к внутренностям и только позднее подошли к ним.

В палатке в этот вечер, первый на плоскогорье, как-то не устанавливалось праздничное настроение. Что-то грустное, подавляющее висело в воздухе,—мы успели сильно привязаться к нашим собакам. Это место было названо «бойней» или «собачьим лагерем».

Решено было отдохнуть здесь два дня и поесть собачьего мяса. Двое из нас заявили с самого начала, что не притронутся к нему, но время шло, голод усиливался, и они изменили свое намерение, так что за несколько дней до прихода на «бойню», все только и думали о собачьем жарком, грудинке и т. д. Но в первый вечер об этом не упоминалось. Нам неприятно было наброситься на наших четвероногих друзей и пожрать их прежде, чем они успели как следует остыть. И все чувствовали, что «бойня» — неприятное, негостеприимное место.

Ночью термометр упал. Сильные порывы ветра проносились по равнине; они рвали и трясли нашу палатку, но ее не легко было снести. Собаки провели всю ночь в жранье. Когда мы на мгновение просыпались, то слышали, как кости трещали и хрустели у них под зубами. Тут оказалось действие значительной высоты. Если я хотел перевернуться в моем спальном мешке, то должен был проделать это в несколько приемов, иначе не хватало дыхания. Надо было больше одного вдоха, чтобы повернуться на другой бок. Мне не надо было справляться у товарищей, как обстоит дело с ними, — это было достаточно хорошо слышно.

Когда мы на утро вышли из палатки, погода снова была тихая, но не выглядела очень многообещающе: по небу неслись темные, угрожающие тучи. Мы использовали время до полудня для свежевания собак. Как уже сказано, не все уцелевшие проявляли аппетит к собачьему мясу. Надо было поднести его в более привлекательном виде. И, действительно, после того, как мы ободрали и изрезали мясо, ни одна собака не устояла, даже самые разборчивые поддались соблазну. Но пока на мясе оставалась шкура, многие не желали есть. Очевидно, им мешал запах, исходивший от шкуры. Я признаю, что он действительно не особенно аппетитен. Мясо же выглядело довольно заманчиво. Ни одна мясная лавка не представляла лучшего зрелища, чем наши десять собачьих тушек, после свежевания. Громадные кучи прекрасного, свежего, красного мяса лежали на снегу. Собаки ходили кругом, обнюхивали, некоторые хватали куски, другие колебались. Мы, люди, оставили для себя самое нежное и молодое. Мы предоставили Висстингу как выбор, так и изготовление котлет. Его выбор пал на Рекса, маленькую прекрасную собачку из его собственной упряжки. Он необыкновенно ловко рубил и резал нужные для обеда части. Я не мог отвести глаз: маленькие, нежные куски, которые, летели на снег один за другим, действовали на меня гипнотизирующе. Они будили во мне воспоминания о тех далеких

днях, когда собачье мясо не имело еще такого притягательного значения, и когда передо мной на блюде лежали другие котлеты, прекрасно приготовленные с завитыми бумажками вокруг косточки и прелестными зелеными бобами. Да, мои мысли залетели далеко, но это, пожалуй, сюда не относится и не касается Южного полюса.

Я вышел из мечтательного состояния только тогда, когда Висстинг решительно воткнул топор в снег, подобрал куски мяса и отправился с ними в палатку. В это время тучи слегка раздвинулись, и солнце начало выглядывать время-от-времени, хотя и не в полном блеске. Нам удалось поймать его в нужный момент и определить широту: именно $85^{\circ}36'$. Мы были очень довольны, потому что вскоре задует с юго-востока, и мы не успели помниться, как очутились в густом тумане. Но теперь нам было решительно безразлично — какая погода. Что нам до того, что дул ветер, вздымал снег, — ведь мы собирались лежать спокойно, и еда имелаась в изобилии. Мы знали, что и собаки того же мнения: дайте нам только вдоволь нажраться, а до погоды нам дела нет.

Когда мы, закончив наблюдения, вернулись в палатку, у Висстинга стряпня была в самом разгаре. Горшок стоял на огне, и, судя по приятному запаху, приготовление обеда шло полным ходом. Отбивные котлеты нельзя было зажарить, так как у нас не было ни масла, ни сквороды. Конечно, мы могли бы натопить жира из пеммикана и приспособить что-нибудь на место сковороды, если бы мы непременно стремились иметь жареные котлеты. Но мы решили, что проще, а главное скорее будет сварить их, при чем получится еще прекрасный мясной суп.

Висстинг выказал изумительный кулинарный талант. Он выбрал из пеммикана куски, содержащие наибольшее количество зелени, и положил их в суп, так что у нас оказался превосходный мясной суп с овощами. Но центром было второе блюдо. Если бы у нас и оставались какие-нибудь сомнения относительно качества мяса, они исчезли бы с первым куском. Мясо было превосходное, просто превосходное, и исчезло невероятно быстро. Скажу, правда, что, несмотря на всю свою доброкачественность, оно могло бы быть несколько мягче, но нельзя же требовать от собаки всего. Я уничтожил довольно быстро пять кусочков грудинки и тщетно искал в горшке еще. Висстинг не ожидал такого спроса на свой товар.

После обеда мы просмотрели весь запас продуктов и разделили его на трое саней. Четвертые сани — Хасселя — должны были остаться здесь. Продукты были распределены следующим образом: первые сани Висстинга — 3.700 кусков печенья (ежедневная порция каждого состояла из 40 самых маленьких кусков), 126 кгм собачьего пеммикана (по $\frac{1}{2}$ кгм на собаку в день), 27 кгм пеммикана для людей (350 гр на человека в день). 5,8 кгм шоколада (40 гр на человека в день); на остальных санях было приблизительно то же самое, так что мы могли двигаться вперед в тече-

ние 60 дней, не уменьшая ежедневно порции. Наши оставшиеся 18 собак были разделены на три упряжки, по шести в каждой. По нашим расчетам мы должны были достигнуть полюса с 18-ью собаками и покинуть его с 16-ью. Хассель, который также оставлял здесь свои сани, сдал свои припасы, которые временно занесли в три книги; теперь нам оставалось только, при наступлении приличной погоды, фактически разместить их по трем саням. Сегодня неблагоразумно было бы выходить и браться за работу.

На следующий день, 24 ноября ветер, повернул к северо-востоку, так что была довольно приемлемая погода. Мы принялись за перепакровку саней в семь часов утра. Это была довольно неприятная работа, потому что, хотя погода и изменилась, она не совсем подходила к этому роду занятий. Оставшийся шоколад был в небольших плитках. Их надо было вытаскивать, пересчитывать и распределять по трем саням. То же самое и с печеньем. Каждый отдельный кусок надо было пересчитать, а вы можете себе представить, что это значит, если таких кусков тысячи, температура ниже 20° Ц, дует резкий ветер, и руки обнажены. Ветер во время работы все усиливался и, когда мы, наконец, пришли к концу, забушевал и засыпал нас снегом так, что мы еле могли разглядеть собственную палатку. Нам пришлось отказаться от прежнего намерения сняться, как только кончится укладка. Мы поступили так для того, чтобы собаки, — главная часть нашего снаряжения, — получили возможность отдохнуть и от'есться.

Со времени прибытия к «бойне» с ними произошла заметная перемена. Они бегали вокруг лагеря жирные, сытые и довольные. Острый голод совершенно исчез. Для нас день или два лишних не имели большого значения. Мы почти не прикасались к главной части нашего питания — пеммикану, — его вполне заменило собачье мясо. Поэтому нас несколько не огорчило, что после работы нам пришлось забраться в палатку и спокойно в ней улечься. Прежде чем войти, я заметил на холме Висстинга. Он стоял на коленях и заготавливал куски грудинки. Собаки стояли вокруг него и глядели с большим интересом. Норд-ост свистал и выл, снег клубился; никто не подумает, конечно, что Висстинг был занят приятной работой. Но он справился с ней, и мы получили обед, как обычно.

Наконец, к вечеру, ветер несколько спал и подул к востоку, так что мы улеглись с лучшими надеждами на завтрашний день.

Наступило 26 ноября, воскресенье. Это был прекрасный день во многих отношениях. Мои товарищи уже не раз при различных обстоятельствах показывали мне, на что они способны. Но доказательства, которые они дали мне в тот день, я не забуду до глубокой старости. Ночью ветер снова повернул к северу и дорос до настоящей бури. Он так бушевал и намет столько снега, что по выходе из палатки мы увидели, что сани почти занесены. Собаки сбились в один комок, стараясь как-нибудь защититься

от непогоды. Температура была не особенно низкая—27°, но при такой буре и этого было вполне достаточно. После того, как все по очереди побывали снаружи и полюбовались на погоду, мы снова залезли в спальные мешки, и принялись обсуждать печальное положение.

— Ужасная погода на этой «бойне»,—сказал один из нас.— Можно подумать, что она никогда и не изменится. Сегодня пятый день и становится все хуже.

— Нет хуже, как валяться при такой погоде,— продолжал другой.— Это утомительнее, чем ходьба.

Я лично был того же мнения. Один день покоя еще ничего—но два, три, четыре дня, или даже, как теперь оказалось пять дней,—нет, это уже отвратительно!

— Может быть мы попытаемся двинуться в путь?—предложил кто-то.

Это предложение было встречено единодушным ликованием.

Когда я вспоминаю о моих четырех друзьях, сопровождавших меня в путешествии к полюсу, я большей частью вижу их в озарения того утра; все те качества, которые я особенно ценю в мужчине, выступили в этот момент наружу: мужество и отвага без всякого хвастовства, без высоких слов.

С шутками и смехом сложили мы вещи и пустились в бурю. Почти невозможно было держать глаза открытыми. Тонкая снежная пыль проникала повсюду. Иногда нам казалось, что мы ослепли. Палатка совершенно промерзла, и при упаковке требовалась громадная осторожность, чтобы не разломать ее на куски. Собакам не очень хотелось пускаться в путь, и нам пришлось повозиться с запряжением. Но, в конце концов, все было готово. Последний мой взгляд на лагерь,—не забыто ли что-нибудь? 14 собачьих туш мы сложили в кучу и поставили на них сани Хасселя. Здесь оставались отдельные куски собачины, несколько канатов и цепей, которые были не нужны. Нам и без того приходилось тащить довольно много. Напоследок, мы воткнули еще возле вещей сломанную лыжу. Это сделал Вистинг, который считал, что лишняя вежа не может повредить. Впоследствии эта предосторожность оказалась очень благоразумной.

И мы пустились в путь. Сначала ходьба явилась тяжелым испытанием как для людей, так и для животных. Высокие сугробы, тянувшиеся к югу, затрудняли продвижение. Все время приходилось следить за санями и поддерживать их, чтобы они не опрокинулись в сугроб. Тем, кому не приходилось вести сани, было очень трудно удержаться на ногах, потому что им не обо что было упереться. Но все же мы двигались. Вначале почва, казалось, понемногу подымалась. Дорога была исключительно скверная, приходилось как бы итти вброд по рыхлому снегу. Но постепенно сугробы начали уменьшаться и затем исчезли, почва стала совсем ровной, дорога улучшилась. Буря продолжала бушевать с той же силой, а к снежной выюге, ставшей еще гуще, стал примешиваться град. Вожаки почти не могли разглядеть собствен-

ных собак. Почва, которая, как было сказано, стала ровной, вдруг начала опускаться. Такое впечатление подтверждалось тем, что сани вдруг начали скользить с необыкновенной быстротой, и собаки перешли, внезапно, в галоп. Конечно, их подгоняла также и буря, которая дула им прямо в спину, но она одна не вызвала бы такой перемены. Мне казалось, что мы не должны были больше встретить спуска после того, как взобрались на такую высоту; подыматься—да, но опускаться—ни в коем случае! Пока спуск был не настолько велик, чтобы начать беспокоиться; но если бы пошло всерьез, то надо было остановиться и устроить привал: было бы совершенным сумасшествием мчаться слепо в галоп по совершенно неизвестной местности. Мы могли бы очутиться в какой-нибудь пропасти, прежде чем успели бы опомниться.

Хансен, как обычно, ехал впереди. Собственно, мне следовало быть разведчиком, но на неровной почве, какая была вначале, и при быстрой езде, я не смог бы бежать так же быстро, как собаки. Поэтому я держался около саней Вистинга. Вдруг я увидел, как собаки Хансена подхватили и помчались диким бегом с горы, Вистинг за ними. Я еле успел крикнуть Хансену, чтобы он остановился. Он достиг этого тем, что повернул сани боком. Остальные, следовавшие за ним, тоже остановились. Мы оказались перед крутым спуском. Что было дальше,—нельзя было разглядеть, а исследовать дорогу мы при такой погоде, не собирались. Очевидно, мы находились на одном из многочисленных хребтов, но точно этого нельзя было установить. Поэтому мы утоптали себе в снегу место для палатки, и скоро она была установлена. Переход был не особенно длинный—19 км, но все-таки мы покинули «бойню», и этого уже было достаточно.

Наблюдения за моментом закипания воды в тот вечер показали, что мы находимся на высоте 3.030 м над уровнем моря; значит, мы после «бойни» спустились на 190 м. Мы забрались в палатку и улеглись спать, потому что, как только погода прояснится, нам предстояло вскочить и идти осматриваться. В здешних областях надо хватать случай за шиворот; если упустить момент, то многое может быть потеряно, и время ожиданий продолжится до бесконечности. Поэтому мы все заснули только на один глаз, чтобы ничего не могло произойти без нашего ведома.

В 3 часа утра солнце выглянуло сквозь тучи. Мы моментально очутились наружи. Но положение все еще нельзя было определить. Солнце блеснуло на небе, как большой желтый осколок; его лучи еще не могли прорвать тумана. Ветер немного утих, но все же был довольно силен. В сущности, это самое неприятное состояние, когда приходится вылезть из теплого спального мешка и в тонком платье часами наблюдать за погодой. Но мы по опыту знали, что погода могла сразу измениться, и надо было быть на месте. Вдруг посветлело, правда, на короткое время, но вполне достаточное для нашей задачи. Мы оказались на довольно крутом хребте; к югу спуск был слишком крут, но к юго-востоку он был

мягче и переходил вниз в большую равнину. Нигде не видно было расщелин или других препятствий. Правда, видны были только ближайшие окрестности, гор не было видно, ни Нансена, ни Петера Кристоффенсена.

Мы вернулись в палатку удовлетворенные и спали до 6 утра, когда начиналась утренняя работа. Погода, успокоившаяся было за ночь, к утру снова разбушевалась, появился норд-ост. Но надо было что-нибудь большее, чем буря и вьюга, чтобы удержать нас, раз мы знали местность, а мы знали, что надо только спуститься в равнину, дальше пойдет уже само собой. Мы положили различные тормозы под сани и начали спускаться в юго-восточном направлении. То немногое, что мы успели разглядеть сегодня утром, подтвердилось на деле: сани равномерно и гладко скользили с горы и благополучно доехали до низу. Теперь снова можно было взять курс на юг, и мы в густой снежной мятели двинулись в неизвестность. Завывающий норд-ост дул нам в спину и помогал идти. Мы опять принялись строить башни, чего не нужно было во время подъемов.

Во второй половине дня мы снова перебрались через небольшой хребет: он оказался последним. Теперь местность была совершенно гладкая, без каких бы то ни было возвышений, ровная, как пол комнаты. От снежных сугробов не было и следа. Солнце прорвалось сквозь пелену и отогревало нас за все морозные дни. Но еще не было вполне ясно, и мы не могли рассмотреть окрестности. Пройденное расстояние равнялось 30 км. Принимая во внимание отвратительную дорогу, мы могли быть вполне удовлетворены.

Измерения высоты показали 2.800 м над уровнем моря, то есть, значит, мы в течение дня спустились на 230 м. Я был удивлен. Что это должно означать? Вместо того, чтобы постепенно подниматься все выше, мы спускались все ниже. Нас, очевидно, ожидало что-нибудь необыкновенное. Но что именно? Вычисления показали 86° южной широты.

28 ноября не принесло с собой желанной хорошей погоды. Всю ночь были сильные порывы ветра с севера; утром он перешел, правда, в легкий бриз, но зато принес с собой туман и осадки. Это было очень обидно; мы находились на девственной почве и ничего не могли рассмотреть. Местность была все такая же, может быть, немного волнистее, чем раньше. Подпочва из окаменевших сугробов указывала на то, что здесь когда-то были очень сильные бури, но, к счастью, осадки последних дней сглаживали неровности, так что в общем получалась довольно гладкая поверхность. Езда была трудная, но все же легче, чем в предыдущие дни. Мы слепо шли вперед и злились на погоду, как вдруг кто-то воскликнул:

— Смотрите же, смотрите!

На востоке и юго-востоке из густого тумана высоко поднималась круглая темная вершина. И эта гора была вовсе недалеко от нас, наоборот, казалось, что она возвышается угрожающе

близко к нам. Мы остановились и наслаждались великолепным зрелищем. Но природа не надолго показала свои чудеса: скоро тяжелый туманный занавес задержался, и сокровища исчезли.

Теперь мы знали, что надо ждать неожиданностей. После перехода км в 16, туман рассеялся на мгновение, и мы увидели на западе, совсем близко, всего в одном или двух км, два узких, длинных, убегающих на север и на юг, горных гребня, совершенно покрытых снегом. Эти горы — Хелланда Ханссена — были единственными, которые мы встретили с правой стороны. Они были от 2.700 до 3.000 метров вышиной и давали прекрасную приметку для обратного пути. Не видно было никакой связи между этими горами и горами лежащими на востоке.

Мы продолжали продвигаться в том же направлении, ожидая новых сюрпризов; воздух был черный и как-будто скрывал что-то. Это не могло быть непогодой, потому что она уже была раньше. Мы все шли и шли, пока не сделали перехода в 30 км, но ничего не встретили.

Мои заметки в записной книжке от 29 ноября начинаются так: «Туман, туман, туман и опять туман. При этом осадки, которые делают санный путь почти невозможным. Несчастные животные, им придется сегодня отчаянно мучиться, чтобы сдвинуть сани с места».

Но день оказался вовсе не таким плохим, потому что мы выбрались из неизвестности и узнали, что скрывается за черным, как сажа, воздухом. В полдень солнце прорвалось сквозь туман и оттеснило его, и вот — в юго-восточном направлении, в нескольких км от нас, показалась громадная горная цепь. Перед горами и наискось от нашего направления лежал могучий старый ледник. Солнце стояло как-раз над нами и освещало его поверхность, страшно разрушенную. С первого взгляда было ясно, что он непроходим. Но зато вправо от него, как-раз в нужном направлении, местность имела, насколько можно было судить, совсем доступный вид. Туман то уходил, то снова надвигался, и нам надо было ловить каждое мгновение для исследования. Конечно, лучше всего было бы остановиться, раскинуть палатку и подождать хорошей погоды, а затем выбрать наилучший путь. Но как знать, — когда наступит хорошая погода? Может быть, через восемь дней, может быть, через пятнадцать, а мы не могли терять времени. Лучше уже неизвестность, и будь, что будет! То, что видно было с ледника, было довольно приемлемо; но видно было очень немного, потому что туман время-от-времени расступался только на юге и юго-востоке, а с юго-запада он оставался густым. Громадные расселины и утесы, замеченные нами, быстро скрылись в волнах тумана. Надо было прежде всего установить, каков ледник в западной стороне, ведь мы стремились к югу, а в этом направлении казалось возможным идти некоторое время. Мы продолжали путь, пока маленькие трещины не дали нам понять, что мы дошли до ледника. Здесь мы остановились и решили разгрузить сани. Из того небольшого, что нам удалось рассмо-

треть, видно было, что работа предстоит тяжелая; надо было поэтому иметь как можно меньше груза на санях.

Сейчас же началось устройство продовольственного склада. Для этого, как нельзя лучше, подходит твердый, как стекло, снег. Скоро в воздухе вознеслась большая постройка из замерзших снежных глыб. В ней были сложены припасы для пяти человек на 6 дней и для 18 собак на пять дней. Мы оставили здесь еще различные предметы.

Мы закончили свою постройку, она была в 2 м вышиной. Для того, чтобы легче найти ее на обратном пути, мы поставили сверху черный продовольственный ящик.

Измерения широты показали $86^{\circ} 21''$ южн. шир. Туман еще опустился, пошел легкий тонкий снег. Прошло довольно много времени, пока мы вскарабкались на ледник. Трещины нижнего края были не очень широки, но как только мы принялись за подъем, началось и это удовольствие. Переход между трещинами и пропастями, при невозможности увидеть хоть что-нибудь, был невыразимо жутким. Мы изредка взглядывали на компас и продолжали путь с большой осторожностью. Мы с Хасселем связались канатом и шли впереди; но это мало помогало погонщикам, потому что мы на лыжах легко переходили по местам, в которых проваливались собаки. Эта нижняя часть ледника была далеко небезопасна, потому что трещины зачастую были покрыты тонкой корой снега и совершенно незаметны. При ясной погоде помогают тени и свет, так что видны, по крайней мере, края этих ям, но в такие дни, как этот, продвижение было очень опасно. Но мы не сдавались и продолжали стремиться вперед. Висстинг со своими собаками и санями чуть было не отправился в глубину такой опасной трещины, потому что мостик, по которому он проезжал, проломился. Но благодаря присутствию духа и молниеносно быстрому повороту, — многие скажут, пожалуй, что это просто счастье, — ему удалось спастись.

Когда мы дошли до вершины этой волны, то смогли взглянуть на другую сторону. Правда, туман не давал разглядеть дали, но ближайшиe окрестности убедили нас в том, что здесь надо будет двигаться с величайшей осторожностью, особенно при спуске. Он кончился открытой трещиной, как-будто созданной для того, чтобы поглотить и вожakov, и собак, и сани.

Во время этого странствования к югу мы с Хансеном были всецело предоставлены судьбе, потому что ничего не могли различить. Но мы хотели проложить след, по которому завтра могли бы пройти сани. Не могу утверждать, что во время этого путешествия по адресу ледника произносились только ласковые слова. Нам все время приходилось кружить, чтобы хоть как-нибудь двигаться. Чтобы пройти один метр, надо было сделать десять обходу. Кто же удивится, что мы называли его «Чертовым ледником»? По крайней мере, наши товарищи признали правильность этого названия, и оно имело шумный успех.

В тот вечер измерения показали 2.520 м над уровнем моря. Значит, мы с «бойни» до ледника спустились на 700 м. Ясно было, что на такое же количество метров или даже на большее, нам придется снова взбираться. Понятно, что эта мысль не была встречена особым воодушевлением. В моей записной книжке запись этого дня кончается словами: «Какова-то будет следующая неожиданность?».

Это было очень странное путешествие. Мы проходили по совершенно новым местностям. новым горам, ледникам и хребтам, но ничего не видели. Конечно, мы приготовились ко всему. Больше всего меня смущала мысль о том, как трудно нам будет на обратном пути признать местность, по которой мы сейчас пробирались ощупью. Несколько успокаивала только мысль о пересекающем путь леднике и о многочисленных башнях. Неужели же думали мы, на обратном пути мы не отыщем ледника? Важнее всего было найти спуск на Ледяное плато; здесь ошибка грозила большими последствиями.

На следующее утро, 30 ноября, наступило, наконец, значительное изменение погоды. Стало яснее, и можно было осмотреться. Теперь мы увидели, что обе горные цепи соединяются под 86-й параллелью и образуют могучую, уходящую к югу цепь с вершинами в 3.000 и 4.000 м. Самой южной горой был Нильсен. Горы Ханссена, Вистинга и Хасселя образовывали, как уже было сказано, отдельную группу, несколько отдаленную от главного массива

Погонщикам предстояла горячая утренняя работа. Тут требовалось много терпения и серьезное обдумывание каждого шага. Достаточно было малейшего недосмотра, чтобы погубить и себя, и сани, и собак. Все же мы довольно быстро прошли исследованный вчера путь. Биааланд сделал хороший снимок, вполне показывающий трудность пути. На переднем плане виден высокий снежный хребет, составляющий одну сторону громадной, частью занесенной снегом трещины. На снимке видны на снегу следы лыж. Фотограф хотел испытать сначала устойчивость почвы, снял лыжу и воткнул ее в снег. Рядом со следами видна большая дыра. Эта дыра у края прекрасного голубого цвета, но кончается бездонной черной пропастью. Сам фотограф перешел благополучно туда и обратно, но вести собак мы не рисковали.

В этот день мы прошли немного (всего 5 км), по прямой линии. Но если считать все обходы, которые мы сделали, то выйдет гораздо больше. Мы нашли подходящее место для палатки и были, в общем, довольны. Высота была 2.610 м над уровнем моря. Солнце на западе освещало большие горные массивы. Это было сказочное зрелище, в белых и синих, красных и черных тонах; игра красок, не передаваемая никакими описаниями. Но мы ясно сознавали, что освещение обманчиво, что юго-восточный конец Нильсена теряется в темном, непроницаемом воздухе, скрывающем, по видимому, продолжение этих гор в том же направлении.

Я, пожалуй, никогда не видел ничего красивее Нильсеновских гор. Вершины самых разнообразных форм подымались со всех сторон и местами скрывались за набегающими облаками.

Мы устроили привал, и двое отправились на разведки. Из лагеря вид был не особенно многообещающий, но, может быть, дальше будет лучше? Но и при теперешних условиях мы должны были быть довольны. Все цепи были оставлены в складе, и мы были бы в очень затруднительном положении, если бы вместо доброго крепкого снежного ковра очутились бы на скользком льду. Мы подымались все выше между настоящими чудовищами в виде рвов в несколько сот метров шириной и, наверное, тысячами метров глубиной. Да, это выглядело не особенно успокоительно. Насколько можно было разглядеть впереди, один ледяной вал подымался за другим, и эти валы скрывали за собой широкие трещины, которые приходилось обходить. Мы шли дальше и дальше. Так как трещины были на этот раз очень заметны, то мы шли не привязанные. Но несколько случаев убедили нас в том, что с канатом было бы спокойнее. Один раз мы собирались перейти хребет, казавшийся совершенно гладким и ровным, как вдруг под задней половиной Хансеновских лыж отломился большой кусок. Мы, конечно, не могли отказаться от удовольствия заглянуть в образовавшуюся дыру. Зрелище было не особенно заманчивое, и мы, решили избегать этого места, когда будем проходить с собаками и санями.

После многочасовой ходьбы мы решили вернуться. С гребня, на котором мы сейчас стояли, видна была более благоприятная местность, чем до сих пор. Мы так часто обманывались, что стали недоверчивыми, но, на этот раз, мы как бы чувствовали в воздухе веяние победы и решили победить ледник во что бы то ни стало. Нам страшно хотелось еще осмотреть его, но дорога вокруг трещин была длинной, а мы были смертельно усталыми.

Обратный путь занял немного времени, и скоро мы сообщили друзьям, что виды на завтра довольно благоприятные.

Ночью поднялся ветер; резкий бриз с юго-востока бушевал и рвал стены палатки. Еще утром, во время завтрака, ветер был настолько силен, что мы подумывали, не отложить ли отъезд. Но тут ветер внезапно спал, и все рассуждения прекратились. Но какие изменения этот юго-восточный ветер принес с собой! Прекрасный снежный покров, расстлавшийся вчера кругом и превращавший ходьбу на лыжах в настоящее удовольствие, во многих местах был совсем сметен, и на его месте выступила жесткая, твердая почва.

Не легко было отыскать вчерашние следы, но если мы и теряли их местами на льду, то быстро снова находили в каком-нибудь уцелевшем сугробе. Какой тяжелый, напряженный путь для погонщиков. Очень трудно было управлять санями на скользкой поверхности. Они шли то прямо, то вкось, и нужны были непрерывные усилия, чтобы спасти сани от опрокидывания. Всяких падений надо было избежать какой бы то ни было ценой, потому

что тоненькие продовольственные ящики могли не выдержать соприкосновения со льдом. Кроме того, поднять опрокинутые сани не так-то легко. До того места, где мы были вчера с Хансеном, дело шло сравнительно хорошо. Все-таки легче, когда хоть приблизительно знаешь дорогу. Но после стало значительно труднее, местами было просто ужасно, так что нам часами приходилось искать выхода. Один раз было совсем страшно: одна зияющая пропасть за другой, а между ними непрерывные глыбы, вышешной с гору. И посреди этого мы, маленькие человечки, ищущие выхода. Наконец, мы нашли его, если только можно назвать выходом маленький узкий мосток, по которому еле могли проехать сани, и по обе стороны которого зияли страшные пропасти. Переход по этому месту напомнил мне танец на канате над Ниагарой. Хорошо, что никто из нас не страдал головокружением, и что собаки не понимали, чего стоит один неверный шаг.,

По ту сторону перехода был спуск, и наш путь шел по склону долины между высокой, волнистой местностью. Здесь наше терпение подвергалось тяжелому испытанию, потому что склон тянулся довольно долго прямо на запад. Мы пробовали несколько раз повернуть в южном направлении и взобраться на холмистый гребень, но тщетно. Правда, мы всегда взбирались на верхушку гребня, но не могли спуститься, и приходилось снова следовать естественному ходу долины, до перехода в более южно расположенную область. Наконец, мы достигли конца гребня, и перед нами открылся широкий вид. Наши сердца радостно забились. Неужели эта громадная, белая, равномерная равнина действительность, а не видение? Это должно было сейчас же выясниться. Хассель и я кинулись вперед, остальные последовали за нами. Правда, нам попадались еще кой-какие препятствия, но в сравнении с прежними головоломными переходами это были пустяки. Со вздохом облегчения достигли мы равнины. Она была не очень большая; дальше к югу виднелись еще холмы, но расстояние между ними были небольшие, и почти менее исковерканная. Впервые, с того момента, как мы поставили ноги на «Чертов ледник», мы снова могли держать курс прямо на юг. Двигаясь дальше, мы заметили, к большому удовлетворению, что местность совсем изменилась. Правда, это не была совсем ровная непрерывная плоскость, до этого было еще далеко, но мы все же могли подолгу держаться южного направления.

Мы облегченно вздохнули, вздохнули и собаки. Быстро двигались мы к югу и чем дальше шли, тем лучше становилась дорога. Вдали показались куполообразные возвышения, высоко поднимающиеся к небу.

Вечером оказалось очень трудно найти место для палатки, почва повсюду была одинаково твердая, и мы, в конце концов, вынуждены были устроиться прямо на льду. К счастью, этот лед оказался не самого блестящего, твердого, как сталь, сорта. Он был скорее молочного оттенка, и мы могли погнуть в него колышки ударами топора. Когда палатка была установлена, Хассель,

по обычаю, отправился за горшком снега. Он употреблял для этой цели специальный, большой нож, но в этот вечер отправился с топором, радуясь громадному количеству прекрасного материала. Ему не пришлось искать особенно далеко; в одном метре от палатки, у самых дверей, находился маленький, хорошенский купол, вполне подходящий для нашей цели. Хассель поднял топор и изо всех сил опустил его. Но что же? Топор, не встретив сопротивления, вошел по рукоятку. Купол был пустой; мы вытянули топор, и куски льда с грохотом полетели в темную дыру. Оказывается, в двух шагах от нашей двери был удобный вход в преисподнюю.

Хассель принял такое положение, как милую шутку:

— Черно, как в мешке,—заметил, он, улыбаясь.—Даже дна не видно.

Хансен сиял; ему, очевидно, хотелось, чтобы палатка была еще ближе. Оставшиеся куски льда пригодились для воды.

Сегодня как-раз суббота; давайте бросим взгляд в нашу палатку. Она выглядит, право, довольно уютно. Одна половина занята спальными мешками; в трех из них уже торчат их обладатели. Они заняты своими дневниками. Вторая половина, наружная, возле дверей, содержит только два мешка, но зато в ней помещается и кухня. Хозяева этих мешков — Висстинг и Хансен—еще не ложились. Хансен—дежурный повар и не входит в свой мешок, пока обед не сварится и все не будет готово. Висстинг—его закадычный друг и помощник, всегда готовый притти на помощь. Хансен очень добросовестно относится к своим поварским обязанностям; он не выносит подгорелого кушанья и поэтому, не переставая, мешает ложкой в горшке.

— Суп,—кричит Хансен.

Это слово действует, как удар бича. В одно мгновение все сидят кругом горшка, с чашкой в одной руке и ложкой в другой. И каждому по очереди наливается полная чашка прекрасного супа из корней. По лицам видно, что суп горяч, как огонь, но исчезает он с поразительной быстротой. Затем чашки наполняются во второй раз, более плотным содержанием—пеммиканом. Он исчезает так же быстро, и чашки протягиваются в третий раз. Очевидно, здесь не страдают отсутствием аппетита. Все съедается до последней капли, а затем начинается наслаждение «хлебом и водой». Да, судя по довольным физиономиям, это действительно наслаждение. Вода.—на холодную воду всегда большой спрос, — поглощается в громадных количествах. Во время обеда примус напевает тихую мелодию, и в палатке тепло и уютно.

После обеда вытаскивают зеркала и ножницы, и полярные путешественники начинают приготавливаться к приближающемуся воскресенью. Бороды каждую субботу подстригаются как можно короче, не столько из кокетства, сколько для удобства. Поэтому, борода в полярных областях так же непрактична и неудобна, как,—ну, например,—цилиндр. В ней всегда намерзает лед, а это очень противно. После того, как зеркало и ножницы

обошли весь круг, все постепенно начинают исчезать в спальных мешках. Пять голосов произносят: «Спокойной ночи!»... и в палатке наступает тишина. Равномерное дыхание скоро указывает на то что природа требует своего после тяжелой дневной работы. Снаружи завывает юго-восточный ветер, и снег со свистом налетает на стены палатки; собаки, свернувшись клубком, лежат на льду, и повидимому, совершенно не обращают внимания на непогоду.

На следующий день буря продолжалась. Мы решили переждать некоторое время из-за опасной местности. В течение дня, к обеду, ветер несколько утих, и мы, конечно, сейчас же вышли. Солнце выглянуло раза два, мы воспользовались приятным обстоятельством и измерили его. Результат оказался— $86^{\circ} 47'$ южн. шир.

На этой стоянке мы оставили наши прекрасные меховые одежды, — мы знали, что высокая температура продолжится и они нам пока не понадобятся. Мы взяли только капюшоны от меховых пальто: они могли пригодиться против сильного ветра.

Перед нами медленно подымалась гладкая, как зеркало, ледяная поверхность. Я шел впереди на лыжах, а мои товарищи, в башмаках, шли позади и помогали саням. Изредка попадались заполненные трещины, но их было очень мало. Постепенно на блестящем льду стали попадаться отдельные, покрытые снегом, места, они все росли, все прибавлялись, и, наконец, неприятная, скользкая поверхность покрылась равномерным, хорошим слоем снега. Все тотчас же надели лыжи и очень довольные продолжали путь прямо, в южном направлении.

Как мы были рады. Наконец-то мы победили коварный ледник и действительно очутились на плоскогорье. Но только что мы начали радоваться, как перед нами внезапно вынырнул высокий хребет как раз на нашем пути и дал нам понять, что, пожалуй, наши бедствия еще не совсем кончились. Местность постепенно опускалась, и мы отчетливо увидели, что прежде, чем дойти до хребта, нам надо будет перейти не очень глубокую, но довольно широкую долину. Отовсюду показывались ледяные глыбы в виде куполов и длинные полосы твердого льда. Надо было держать ухо востро. Мы подошли к тому месту ледника, которому дали название «Чортова танцевального зала». Снежный пласт, которому мы так радовались, исчез, и перед нами оказалась сверкающая ледяным блеском долина. Сначала, при спуске, мы двигались довольно быстро. Но вдруг сани Висстинга провалились и опрокинулись. Мы тотчас же поняли, что это значит: сани одним полозом попали в трещину. Висстинг и Хассель сейчас же принялись высвобождать сани. Я окликнул и спросил:

— Как дела?

— Очень хорошо,—послышался ответ.—Сейчас кончаем.

— А как выглядит трещина?

— О, как всегда,—бездонная.

Я привожу этот маленький случай для того чтобы показать, как ко всему можно привыкнуть.

7 декабря: снежная вьюга и наметанные бурей сугробы. Небо и равнина слились, ничего нельзя было разглядеть. Но мы двигались блестяще.

В этот день мы перешли 88 параллель и разбили лагерь под 88° 9' южн. ш. В палатке нас ожидал приятный сюрприз: мы, как обычно, измеряли высоту во время приготовлений к ужину. Я ждал, что точка кипения в этот вечер, как и в предыдущие, несколько понизится, указывая на продолжающееся повышение местности; но, к нашему величайшему удивлению, этого не случилось. Вода закипела при той же температуре, что и вчера. Я сделал несколько опытов, чтобы убедиться, и каждый раз получался тот же результат. Мое сообщение о том, что мы достигли высшего пункта плоскогорья, было встречено общей радостью.

8 декабря началось, как и 7 совсем неприятной погодой. Но дальше пошло по пословице: «Не суди о дне, пока солнце не зашло». Мне следовало бы, конечно, подыскать более подходящее сравнение, чем солнце, потому что солнце у нас не заходило уже в течение многих недель.

Мы лихо мчались к югу при легком северо-восточном ветре по совершенно гладкой равнине. Долгие подъемы не особенно утомили собак, но они были отчаянно голодны. Полкило пеммикана, которые они получали в день, их совершенно не удовлетворяло, и они пожирали все, что им попадалось, без всякого разбора. Сначала они удовлетворялись отдельными предметами, вроде ремней от лыж, кнутов, башмаков и т. д. Мы заметили это и стали прятать вещи; тогда они взялись за сани и, если бы мы не вмешались, очень быстро разложили бы их на составные части. Но мы стали закапывать сани на ночь в снег. Это помогло: собаки не догадались откопать их.

Теперь мы с каждым шагом приближались к цели. Мы довольно точно могли определить, что достигнем ее утром или после полудня 15 декабря. Это казалось нам совсем естественным, и все разговоры вертелись вокруг этой даты. Никто не признался бы в нервности, но думаю, что все, конечно, были взволнованы. Что мы увидим у полюса? Бесконечную равнину, не виданную человеческим оком, на которую не ступала нога человека? Или же—или? Нет, нет, это было невозможно. Мы прошли так далеко; мы не могли не достигнуть цели,—в этом не было сомнения. Но все же... Если есть хоть маленькое отверстие, в него сейчас же заползает сомнение, и начинает точить, точить и не дает несчастному человеку покоя.

«Что это почувал Уроа?—сказал вдруг Биааланд в один из последних дней, когда я шел рядом с его саними.—Как странно, он чувствует что-то к югу. Но, ведь, не может быть...?».

Но и Милиус, Ринг, Оберст и Сугген—все интересовались чем-то, происходящим на юге. Они с внезапным интересом поды-

мали головы, вытягивали морды в южном направлении и нюхали... Можно было, правда, подумать, что они чувствуют что-нибудь необыкновенное. Но они, очевидно, ошиблись: мы ничего не могли разглядеть.

С $88^{\circ} 25'$ южн. ш. барометр и гипсометр медленно, но верно начали показывать, что плоскогорье понижается к той стороне. Это было для нас приятной неожиданностью. Значит, мы достигли не только вершины плоскогорья, но и спускающейся в другую сторону части. Это имело громадное значение для понимания построения всего плоскогорья.

Наблюдения и измерения 10 декабря совпали с точностью до 2 км. 11 декабря тот же результат: наблюдения на 2 км. отстали от измерений. Погода и почва не менялись. Продолжался легкий юго-восточный бриз при 28° . Снежный слой был довольно рыхлый, но сани и лыжи скользили великолепно.

12—та же погода. Температура— 25° . Наблюдения и измерения совпадают. Широта— $89^{\circ} 15'$.

13—мы достигли $89^{\circ} 30'$. Измерения на один метр отстали от наблюдений. Дорога все такого же качества. Погода прекрасная—тихо и солнечно.

В полдень. 14 декабря, наблюдения показали $89^{\circ} 37'$, а измерения— $89^{\circ} 38' 5''$. В этот день мы после обеда сделали привал под $89^{\circ} 45'$ южн. ш. после того, как прошли 14,8 км. или 8 минут широты. До обеда погода была хорошая, но затем с юга налетели два-три снежных ливня.

В этот вечер в палатке царило предпраздничное настроение. Все чувствовали за дверью что-то великое. Снова мы вытащили флаг и, как в прошлый раз, привязали его к лыжам. Затем флаг скатали и спрятали. готовым к употреблению. Я несколько раз просыпался в ту ночь. У меня было такое ощущение, как в детстве, в сочельник, в ожидании настоящего рождественского праздника,—напряженное ожидание: что-то будет?

Утром 15 декабря нас встретила прекрасная погода, как будто специально созданная для прибытия к полюсу. Я не совсем уверен, но, кажется, в этот день завтрак прошел скорее, чем обычно, и скорее, чем обычно, вышли мы из палатки, хотя и то, и другое всегда происходило необыкновенно быстро. Мы выстроились, как всегда: дежурный разведчик, Хансен. Вистинг Биааланд и второй разведчик. К обеду измерения показали $89^{\circ} 53'$ южн. ш., и мы приготовились пройти последнюю часть пути без остановок.

К 10 утра поднялся легкий юго-восточный бриз, и небо покрылось тучами. Но они были не очень густы, и время-от-времени сквозь них проглядывало солнце. Почва несколько изменилась. Местами лыжи скользили хорошо, но местами приходилось очень плохо. В этот день мы подвигались так же механически, как и в предыдущие. Почти не разговаривали, только усиленно глядели вперед. Шея Хансена была вдвое длиннее обычного; так он вытягивал ее и вертел ею, чтобы увидеть еще несколько мил-

лиметров. Я просил его перед выходом как следует осмотреться и он старался изо всех сил. Но как он ни старался, он видел все ту же бесконечную равнину. Собаки, очевидно, удовлетворились тем, что почуяли в тот день, и теперь не обращали ни малейшего внимания на местности расположенные вокруг земной оси.

В 3 часа дня со всех саней раздалось единодушное «стой!». Измерительные колеса показывали, что теперь мы находимся на высчитанном место—на полюсе, по измерениям.

Цель была достигнута, путешествие закончено.

Я не мог,—хотя и чувствовал, что так было бы возвышеннее,—сказать, что стою у цели всей своей жизни. Это было бы преувеличено. Буду лучше откровенен и скажу сразу, что, пожалуй, никогда ни один человек не был так далек от цели своей жизни. Я, который с детства мечтал о северном полюсе,—я очутился на южном,—можно ли вообразить что-нибудь более противоположное?

Итак, мы, по нашим вычислениям, достигли полюса. Конечно, каждый из нас понимал, что не стоит на самом пункте,—это невозможно было установить ни по времени, ни по нашим инструментам. Но все же мы были очень близки и если нас и разделял один, два километра, то они не имели никакого значения. Мы решили окружить этот лагерь радиусом в 18,5 км. и после этого считать себя вполне удовлетворенными.

Мы устроили привал, затем сошлись вместе и стали поздравлять друг друга. Мы имели полное основание уважать друг друга за выполненное предприятие, и я думаю, что именно это чувство выразилось в крепких, твердых рукопожатиях.

Затем мы принялись за второе, самое торжественное дело—за установку флага.

Я решил, что установка,—это историческое событие,—будет производиться всеми нами за-раз. Не одному человеку выпала эта задача, а всем, кто жизнь свою вложил в борьбу, всем, кто боролся бок-о-бок. Это был единственный способ, которым я мог в этом пустынном диком месте выразить моим товарищам свою благодарность. Я думаю, они поняли чувство, выразившее такое предложение. Пять огрубевших, пострадавших от морозов рук схватилось за шест, они подняли развевающийся флаг и водрузили его—первый и единственный—на географическом Южном полюсе.

Мы поставили этот флаг на Южном полюсе и дали равнине, на которой он лежит, название Земли короля Гаакона VII.

Все мы, стоящие там, будем всю жизнь помнить это мгновение. В полярных областях люди отвыкают от длинных церемоний,—чем скорее, тем лучше.

Затем, повседневное вступило в свои права. Палатка была установлена и Хансен приготовился прикончить свою «Хельгу». Ему было очень тяжело расставаться с одним из лучших своих друзей. Хельга была прекрасной, добросовестной собакой. Она, не протестуя, работала с утра до вечера и всегда служила бле-

стоящим примером для остальных. Но в последние недели она совсем обессилела и на полюс дотащилась только тень прежней Хельги. Она висела в своей упряжи и не могла больше работать. Один удар по черепу—и она перестала существовать. Поговорка: «Одному смерть,—другим хлеб» никогда не было более уместной, чем в применении к этим собачьим обедам. Хельгу освежали тут же на месте, и через час от нее оставались только зубы и кончик хвоста.

Эта была вторая собака из 18, потерянная нами. Майор из упряжки Висстинга покинул нас под 88° 25' и больше не возвращался. Он был очень истощен и ушел, наверно, чтобы спокойно умереть. У нас осталось, таким образом, 16 собак. Мы разделили их на две упряжки—Ханссену и Висстингу—так как решено было оставить здесь сани Биааланда.

Конечно, вечером в палатке был пир. Правда, не стреляли пробки от шампанского и вино не лилось ручьем,—нет: каждый из нас удовлетворился куском тюленины—она была превкусная и здорово нас подкрепила. Других признаков пиршества не было. Но зато мы слышали, как снаружи шелестел наш флаг, и разговоры были оживленнее, чем обычно. Без сомнения, каждый мысленно делился всеми событиями с близкими людьми, оставшимися на родине.

Все, что мы имели с собой, должно было иметь на себе надпись «Южный полюс», число и год. Висстинг неожиданно оказался прекрасным гравером. Ему принесли массу всяких вещей для гравировки. Табак в виде «курения» никогда не появлялся в палатке. Только изредка я видел, как кто-нибудь жевал маленькие кусочки. Сегодня условия изменились. У меня была с собой старая коротенькая трубка с несколькими арктическими надписями. Теперь я хотел написать на ней еще и «Южный Полюс».

Когда я с трубкой в руке подошел к Висстингу, я получил неожиданное предложение. У Висстинга оказался припрятанный на остаток пути запас курительного табаку. Он сказал, что в его мешке есть два-три свертка, и ему бы очень хотелось, чтобы я покурил. Каждый поймет, что значит такое предложение в таком месте для человека, которому маленький дымок после обеда доставляет истинное наслаждение. Я с радостью принял предложение и в течение всего обратного пути каждый вечер наслаждался трубкой чистого, свежего, тонко нарезанного табаку. Этот Висстинг меня прямо баловал. Он не только подарил мне табак, но еще каждый вечер исполнял неприятную работу: чистил и набивал мою трубку. Я же поддавался искушению и выкуривал еще трубочку по утрам.

Но мы не только занимались разговорами: в полдень мы не могли измерить высоты, поэтому нам предстояло измерить ее в полночь. Погода прояснилась, и, повидимому, полночь предстояла благоприятная для наших планов. Мы залезли в спальные мешки и решили поспать сначала немного. В 11 часов мы уже были на ногах и готовы к охоте за солнцем. Погода была пре-

красная, обстоятельства благоприятные. Мы горячо принялись за дело и наблюдали солнце в его движении. Это было настоящим испытанием терпения, потому что движение солнца сейчас было ничтожным. Результаты наших наблюдений были важны тем, что показывали: как мало цены имеют такие единичные наблюдения в этих областях.

В половине первого мы сложили наши инструменты, довольные своей работой и убежденные в том, что наблюдали полуденную высоту. Вычисления, которыми мы сейчас же занялись, показали $89^{\circ} 56'$ южн. ш. Мы были очень довольны.

Мы решили описать вокруг лагеря окружность с радиусом в 20 км. Под этим я не подразумеваю, что мы собирались очертить круг циркулем,—такая работа потребовала бы нескольких дней, и уже по одному этому о ней не могло быть и речи. Мы поступили следующим образом: трое человек отправились по трем различным направлениям—двое наискось через наш курс, а третий в продолжение его. Эту работу выполняли Висстинг, Хассель и Биааланд. После того, как наблюдения были закончены, мы поставили котелок на огонь, чтобы выпить по глотку шоколада. Мы еще не успели проглотить горячий напиток, как Биааланд внезапно заявил:

«Мне что-то хочется выйти и начать этот круг. Мы ведь успеем выпасться по возвращении».

Хассель и Висстинг были того же мнения: они решили сейчас же приняться за работу. Это еще один из бесчисленных примеров доброй воли, господствовавшей в нашем маленьком кружке. Мы только что вошли в палатку после трудового дня,—мы прошли около 30 км,—а они уже просили о разрешении начать новое путешествие в 40 км. Действительно, получилось впечатление, что это люди никогда не устают.

Мы превратили эту трапезу в маленький завтрак, каждый поел от своей части хлеба, сколько ему захотелось, и затем начали готовиться к предстоящей работе. Прежде всего мы сшили три маленьких мешочка из тонкого полотна; в каждый мешочек был вложен отчет о положении этого лагеря. Затем, каждый из трех взял с собой по большому флагу из темнокоричневого полотна, которые видны были издали; шесты были устроены из санных подрезей, которые имели по 3,60 м. в длину и были очень прочными. Мы все равно решили снять их с саней, чтобы облегчить их для обратного пути. С этими вещами и с запасом еды, состоящим из 30 печений, они отправились в путь по разным направлениям. Этот поход был не безопасен и служил тем, кто его предпринимал без малейших возражений, а даже с каким-то жутким удовольствием, к большой чести.

Возвестим на мгновение отважность этого путешествия. Нашу палатку, стоящую без каких-либо примет посреди бесконечной равнины, можно легко сравнить с «иглой в стоге сена». С этого пункта им предстояло удалиться на 20 км. В таком странствовании не лишнее было бы иметь при себе компас. Но

наши санные компасы были слишком велики и неудобны, так что пришлось обойтись без них. Конечно, они могли держать путь по солнцу, но кто мог поручиться, что оно будет светить все время? Правда, погода стояла прекрасная, но она могла измениться в одно мгновение. Если бы солнце даже и спряталось, то их собственные следы оказали бы им большую помощь. Но в этих областях нельзя положиться и на следы. Раз, два, три, — и вся равнина наполняется крутящимся снегом, и все, что может быть названо следом, исчезает с такой же быстротой, с какой и появляется. Все было возможно при тех быстрых переменах, к которым мы уже привыкли.

И не может быть сомнений, в том, что когда эти трое людей покинули палатку в половине 3, они рисковали своей жизнью. И они, конечно, это прекрасно сознавали. Но кто подумал бы, что наше расстояние было по этому поводу сколько-нибудь торжественным, тот бы жестоко ошибся. Нет, они исчезли с шутками и смехом.

После ухода, мы с Хансеном начали приводить в порядок разные разности: то одну, то другое требовало хозяйской руки, а затем нам нужно было приготовить все для ряда наблюдений, которые мы собирались сделать, чтобы как можно лучше и точнее установить местоположение.

Первое же наблюдение доказало, как оно было необходимо. Оказалось, что мы, вместо большей, по сравнению с полуночной, высоты получили меньшую, а это означало, что мы сошли с того меридиана, которому нам надо было следовать. Теперь прежде всего надо было установить северо-южную линию и широту, чтобы разобраться. К счастью для нас погода, кажется, установилась. Мы каждый час измеряли высоту солнца и по этим наблюдениям приблизительно установили нашу широту и направление меридиана.

К 9 утра мы начали выглядывать, не идут ли товарищи. По нашим расчетам они должны были пройти 40 км. Но только в 10 часов утра Хансен заметил первую черную точку на горизонте, вскоре показалась вторая и третья. С каждым новым появлением мы облегченно вздыхали.

Все трое почти одновременно вошли в палатку. Мы сообщили им результаты наших наблюдений; похоже было на то, что наш лагерь разбит под $89^{\circ} 54' 30''$ южн. ш., так что полюс во всяком случае вошел в нашу окружность. Мы могли бы удовлетвориться такими результатами, но так как погода была хорошая и производила впечатление устойчивой, а продуктов по нашим расчетам должно было хватить, мы решили пройти оставшиеся 10 км., чтобы как можно ближе установить местоположение полюса.

Но пока наши три странника должны были отдохнуть, и не потому, главным образом, что они устали, а потому, что так было решено. Мы с Хансеном продолжали наблюдения. В полдень мы еще раз тщательно проверили запасы и стали держать совет

насчет ближайшего будущего. Итог показал, что у нас имеется продуктов для людей и собак на 18 дней. Наши 16 собак были разделены на 2 упряжки, а содержимое саней Биааланда разделено между санями Ханссена и Вистинга. Третьи сани мы воткнули в снег стоймя, и они оказались превосходной вехой. Мы оставили на них прикрепленное к ним измерительное колесо. Нам совершенно достаточно было двух колес для обратного пути: они всегда вполне совпадали. Затем мы оставили два, три пустых ящика. На одной из досок я написал карандашом объяснение, что наша палатка—«Польгейм»—находится на северо-западе, $\frac{1}{4}$ к западу по компасу, в 10 км от саней; затем мы привели вещи в порядок и легли спать вполне удовлетворенные.

На следующее утро, 17 декабря, мы поднялись очень рано. Биааланду, который, выйдя из рядов погонщиков, с радостью был принят в ряды разведчиков, была поручена почетная задача: руководить путешествием к полюсу. Эту почетную должность я предоставил ему, как дань моего уважения отважным людям из Телемарка, сделавшим так много для бегу на лыжах.

В этот день главным заданием было идти по прямой линии,—по возможности держаться вычисленного меридиана.

За Биааландом, на некотором расстоянии, следовал Хассель, затем Хансен, Вистинг и довольно далеко за ним—я. Таким образом я мог наблюдать за направлением и следить за тем, чтобы не было особенно больших отклонений.

Биааланд оказался превосходным разведчиком. Он все время шел прямо, как по нитке, и ни разу не уклонился в сторону, так что мы, пройдя 10 км, отчетливо могли видеть оставленные сани.

Мы пришли в 11 часов утра. Одни принялись устанавливать палатку, остальные стали готовить все для предстоящих наблюдений. Прежде всего мы устроили из снега устойчивое основание для искусственного горизонта, затем другое, поменьше, для секстанта.

В половине 12-го было сделано первое наблюдение. Мы разделились на два отделения: мы с Хансеном и Хассель в Вистингом. Пока одно отделение занималось наблюдениями, другое спало. Каждая вахта длилась шесть часов. Погода была прекрасная, хотя небо и не все время было совершенно ясным. Время-от-времени набегало легкое, похожее на дым, покрывало, но так же быстро исчезало. Облака были не очень густы и не скрывали солнца. Оно светило все время, но в атмосфере, очевидно, происходили какие-то перемены: так, например, солнце в течение нескольких часов держалось на одной высоте, а затем внезапно передвигалось. Мы делали ежечасные наблюдения в течение всего дня. Очень странное впечатление производит, когда ложишься в 6 часов вечера, спишь до полуночи, в полночь видишь солнце на той же высоте и в 6 часов утра отправляешься спать, оставив солнце на том же месте. Конечно, высота несколько менялась, но так незначительно, что это нельзя было заметить невоору-

женным глазом. Нам же казалось, что солнце на одной и той же высоте обегает небо. Часы, о которых я упоминал, высчитаны по меридиану Фрамхейма; мы все время вычисляли по нему наше время.

Наблюдения показали, что мы стоим не на самом полюсе, но так близко к нему, как только можно было вычислить с нашими инструментами.

18 декабря, в полдень, мы закончили все наблюдения; таким образом было исполнено все, что требовалось, и мы сделали все, что вообще можно было сделать.

Чтобы подойти к полюсу еще ближе, Ханссен и Биааланд отправились за 7 км в направлении новонайденного меридиана.

В этот день, к обеду, Биааланд приготовил нам сюрприз. До сих пор во время путешествия обеды обходились без застольных речей, но сегодня Биааланд, очевидно, решил, что время пришло и удивил нас прекрасно произнесенной речью. Но удивление достигло апогея, когда он, закончив свою речь, вынул из кармана портсигар, наполненный сигарами, и пустил его в круговую. Сигара на полюсе! Это было великолепно. Но этим дело не кончилось. Когда сигары обошли всех, остались еще четыре штуки. Тогда он протянул их мне со словами: «Это я передаю тебе в воспоминание о полюсе». Я был сильно растроган.

Я сохранил портсигар, как одно из многочисленных доказательств отношения ко мне товарищей по путешествию. Сигары же мы поделили в сочельник; они были приятным напоминанием о рождественских праздниках на родине.

Когда пир на полюсе был окончен, мы приступили к приготовлениям в обратный путь. Прежде всего мы разбили маленькую палатку, которую взяли с собой на тот случай, если бы пришлось разделиться на два отряда. Она была сделана Ренне из тонкого парусного холста, и так как этот холст был темнубурого цвета, то палатку видно было издалека. К ее шесту привязан был второй, так что общая высота достигала 4 метров. На верхушке привязали маленький норвежский флаг и под ним выппел, на котором большими буквами стояло «Фрам».

В палатке я оставил мешочек с письмом, обращенным к королю, в котором давал полный отчет о нашем достижении. Дорога домой была не близкая, многое могло нам встретиться и лишить нас возможности сообщить о результатах путешествия.

Кроме этого письма, я оставил еще записку для Скотта, который, по моим соображениям, должен был первый увидеть палатку. Из предметов мы оставили в палатке секстант, стеклянный горизонт, гипсометр, три мешка для ног из оленьего меха и несколько рукавиц. Когда все было закончено, мы все по очереди вошли в палатку и написали свои имена на щите, прибитом к шесту. При этом мы получили несколько пожеланий счастливого пути от наших оставшихся товарищей: на двух желтых хол-

щевых тряпках, пришитых к палатке, стояло: «Счастливого пути и добро пожаловать к 90-му градусу!».

Эти добрые пожелания, которые мы так внезапно получили, очень обрадовали нас. Они были подписаны Бек и Ренне. Да, эти двое верили в нас!

Теперь все было готово. Мы вышли из палатки, крепко зашнуровали дверь от ветра и затем—прощай «Польгейм»! Это был довольно торжественный момент, когда мы обнажили наши головы, прощаясь с полюсом и флагом. Наша палатка была снята и уложена на сани. А теперь домой, домой, шаг за шагом, миля за милей, пока, наконец, не будет пройдено все громадное расстояние.

Мы сейчас же поехали по старым следам и держались их все время. Часто, очень часто, мы оборачивались назад. Но тут снова нашло дымчатое покрывало, и последний призрак—маленький флажок—исчез с нашего кругозора.

Дорога была прекрасная, мы все в превосходном настроении быстро мчались вперед. Казалось, собаки понимают, что мы направляемся к дому. Мягкий, летний ветерок при 19° был последним приветом с полюса.

Мы доехали до места, где были оставлены сани, и остановились, чтобы захватить с собой оставленные вещи. Наши следы были уже почти занесены, но, благодаря необыкновенному зрению Биааланда, мы все же могли им следовать, к тому же снежные башни являлись достаточной помощью. Хотя башни имели всего по одному метру вышины, они отчетливо выделялись на совершенно плоской равнине. На солнце они горели, как электрические лампочки, а их теневые стороны были так черны, что скорее напоминали черные, плоские камни. Мы решили теперь ехать до наступления ночи. Во-первых, солнце светило нам в спину, что имело громадное значение для глаз, потому что, когда солнце светит здесь в глаза, то ослепительный блеск снега страшно вредит глазам, несмотря даже на снежные очки. Но когда солнце за спиной, то езда является удовольствием. Второе громадное преимущество,—правда, мы насладились им позднее,—состояло в том, что мы самую теплую часть дня проводили в палатке и имели возможность высушить свое платье. Впрочем, это второе преимущество оказалось впоследствии довольно сомнительным.

Как приятно было, что наконец-то южный ветер дул нам в спину. До сих пор этот ветер, державшийся почти непрерывно, был настоящим мучением для наших распухших лиц. Теперь он дул нам в спину и помогал идти, а наши лица могли тем временем немного поправиться.

Мы очень тосковали об одном: нам хотелось поскорее спуститься на Ледяное плато, где легче дышалось. Здесь же мы с трудом иногда могли глубоко вздохнуть. Для того, чтобы сказать «да», надо было два раза перевести дух.

Мы установили дневной переход в 28 км. У нас было теперь так много преимуществ, что мы могли бы проходить и больше, но мы боялись переутомить собак, что могло бы иметь для нас

самые дурные последствия. Скоро выяснилось, что мы не доценивали наших собак: они проходили положенные 28 км в пять часов, так что для отдыха оставалось масса времени.

20 декабря была убита первая собака на обратном пути. На этот раз жертвою был мой собственный славный «Лассе». Его разделили на пятнадцать равных больших кусков, которые были предложены его товарищам. Они необыкновенно ценили эти особые угощения свежим мясом, изредка перепавшие им на обратном пути, и, конечно, это значительно способствовало поддержанию их трудоспособности. Такая еда давала им сил на несколько дней, и они двигались с большей легкостью.

21 декабря началось дурной погодой. С утра подул юго-восточный бриз, воздух был серый и густой. Мы потеряли старые следы и некоторое время вынуждены были идти по компасу. Но, как всегда, погода неожиданно прояснилась, и далеко кругом стало светло и тепло. Да, стало даже тепло. Нам пришлось снять с себя все,—по крайней мере почти все,—и все же пот струился по нас ручьями. Мы не долго находились в неуверенности; наши превосходные башни оказали нам громадную услугу; они одна за другой, блистая, обрисовывались на горизонте и вели нас к столь для нас важному продовольственному складу под 86° 25' южн. широты.

Наш аппетит угрожающе усилился за последние дни. Оказалось, что разведчики были еще голоднее, чем погонщики. Мне кажется, было два, три дня, правда, только два, когда мы трое,—Биааланд, Хассель и я—могли бы, не моргнув глазом, наестся камней. Я долго ломал себе голову над этим явлением; может быть, это происходило потому, что вожаки при ходьбе могли держаться за сани и имели все-таки точку опоры в то время, как мы, разведчики, бежавшие на лыжах, были лишены и этого. Трудно представить себе, что возможность опереться во время ходьбы одной рукой на сани может иметь какое-нибудь значение, но в течение долгого времени, день за днем, может быть, оно что-нибудь и значит.

К счастью, у нас было достаточно продуктов, и мы смогли несколько увеличить дневной паек, когда на нас напал собачий голод. Сейчас же по отъезде с полюса мы увеличили дневную порцию пеммикана, так что постепенно голод уменьшился до размеров обычного ежедневного аппетита. Порядок дня при начале обратного пути установился следующий: мы вставали вечером в 6 часов, к 8-ми мы были готовы к походу, к часу ночи положенные 28 километров были пройдены, и мы снова могли установить палатку, сварить обед и наслаждаться отдыхом. Но скоро такой долгий отдых начал тяготить нас. К этому прибавилась ужасная жара, которая выгоняла нас из спальных мешков, так что мы лежали в палатке без всяких одеял. Эти двенадцати и четырнадцати, иногда даже шестнадцатичасовые перерывы были в первой части обратного пути настоящим испытанием нашего терпения. Мы были убеждены, что они излишни,

но придерживались их до выхода из областей, расположенных на больших высотах. В это время все наши разговоры вертелись вокруг того, как лучше использовать ненужный долгий отдых.

21 декабря упал Пер, добрый, верный, преданный Пер, и остаток пути его пришлось везти на санях. На привале его прикончили. Достаточно было легкого удара обухом, и истощенное животное упало мертвым. Висстинг потерял в нем лучшую из своих собак. Пер был исключительным животным. Он всегда спокойно и мирно расхаживал между остальными и не принимал никакого участия в их драках. По его виду и поведению нельзя было судить о его силе. Казалось, что он немногого стоит, и только в упряжи он показывал, на что он способен. Он тащил с утра до вечера, без окриков, без кнута, и был незаменим. Но, как и большинство его товарищей, он не выдержал, свалился, и был сожран.

В сочельник был убит Шварцфлек. Его смерть не вызвала ни одной слезы. Шварцфлек был собакой Ханссена и одним из самых непослушных животных. В моей записной книжке имеется следующая заметка: «Сегодня вечером убит Шварцфлек. Он не желал больше работать, хотя и не был настолько истощен. Дурной характер. Если бы он был человеком, то начал бы с исправительного дома, а кончил бы в тюрьме».

Сочельник настал. Погода была переменчивая: то облачная, то светлая и ясная. Нам немного оставалось пройти до склада. Была полночь, прекрасная, спокойная, теплая полночь. Итак, сочельник настал, и мы могли наслаждаться им в полном покое. Склад был сейчас же вскрыт, и все содержимое переложено на обе пары саней. Все крошки от печений были заботливо собраны в мешочек поваром Висстингом. В палатке он вытряс и выколол мешочек. В результате получился порошок. Из этого материала с прибавлением молочного порошка Висстинг изготовил нечто вроде кутьи. Сомневаюсь, чтобы кто-нибудь в Норвегии с большим удовольствием ел кутью, чем мы здесь, в палатке, на антарктическом плоскогорье.

Затем появились сигары Биааланда, которые еще более подняли праздничное настроение. В этот день было еще одно торжество: мы достигли вершины плоскогорья. Теперь еще два-три дня, и мы начнем спускаться к Ледяному плато, к дому. До сих пор наш дневной переход прерывался двумя перерывами для отдыха, которые мы считали необходимыми для людей и собак. С Рождества мы ввели новый распорядок: решено было проходить все 28 км без перерыва. В общем все были довольны таким решением, даже собаки. Обычно всегда трудно было снова двинуться в путь: сначала чувствовалась какая-то напряженность, может быть, даже лень, и надо было некоторое время, чтобы разойтись.

29 декабря мы перешли 83-ю параллель при быстрой езде в северном направлении. Почва имела такой вид, как будто с того момента, как мы проходили здесь в первый раз, ее непрерывно освещало солнце. Она была гладкой, как зеркало. По этой бле-

стоящей поверхности дело шло, как по льду, с той разницей, что собаки были устойчивее.

31 декабря мы прошли 87-ю параллель и быстро начали спускаться к «Чортову леднику». На следующий день—Новый Год—была прекрасная погода: 19°С и легкий хороший бриз, прямо в спину. К нашей большой радости мы признали местность вокруг «бойни». Правда, она была еще далеко, но отчетливо вырисовывалась в теплом, солнечном воздухе. Да, нам исключительно везло на обратном пути.

2 января, по нашим расчетам, нам надо было дойти до Чортова Ледника; так оно и вышло. Мы увидели его издалека. Громадные ледяные наслоения и волнообразные возвышения высоко поднимались на горизонте. Но нас особенно удивило то, что мы увидели между расселинами, по ту сторону, гладкую, ровную, совершенно отдельную от искромсанный местности поверхность. Горы Хасселя, Висстинга и Биааланда были на своих местах. Мы легко узнали их, когда подошли поближе. Снова показался Гельмер Ханссен. Его вершина сияла на утреннем солнце, как прекрасный алмаз. Нам казалось, что мы теперь ближе подошли к горам, и в этом причина изменившихся окрестностей. Ведь когда мы шли к югу, страна выглядела совершенно непроходимой и недоступной. Кто знает, может быть действительно здесь находилась полоса хорошей, равномерной поверхности, на которую мы сейчас случайно набрали? Но оказалось, что мы и тут обманулись. На следующий день выяснилось, что мы, наоборот, отошли в сторону и потому зацепили только кусочек негостеприимного ледника.

В этот вечер мы установили палатку на большой, заполненной трещине. Мы были несколько взволнованы: что-то мы здесь встретим? Мы не смели надеяться, что ледник нам не поставит других препятствий, кроме немногих куполов и старых трещин. Но наступил и третий день, не принося с собой, слава богу, никаких разочарований. По какому-то непонятному счастливому случаю, мы избежали всех опасных переходов и прежде, чем успели опомниться, очутились на равнине под ледником.

Погода была не первоклассная, когда мы в 7 часов вечера двинулись в путь. Воздух был довольно густой, и мы едва могли различить вершину Гельмера Ханссена.

Это немного меняло наши расчеты. Мы должны были находиться сейчас вблизи продовольственного склада, и нужна была бы хорошая погода, чтобы осмотреться. Но вместо того становилось все туманнее, и не успели мы пройти 11 км., как туман сгустился до сплошной массы. Тут мы сочли за лучшее остановиться и переждать. Мы все время делали неправильную предположку: нам казалось, что мы взяли слишком на восток и подошли ближе к стране. Это мешало нам воспользоваться редкими светлыми минутами и узнать местность по ледникам. По нашему мнению, мы были на восток от склада.

Мы только что с'ели прекрасный теплый пеммикан, как солнце внезапно прорвалось сквозь тучи. Мне кажется, никогда еще мы так быстро не снимались с места. С того момента, как мы выскочили из мешков, и до того, как сани оказались уложенными, прошло не более четверти часа. Это невероятно быстро.

— Но что это там блестит сквозь облачную стену?—спросил внезапно кто-то из нас.

Туман разделился и, как занавес, отдернулся в разные стороны. И что же? С левой стороны показалось что-то громадное, белое, тянущееся с севера на юг. Ура! Ведь это Хейланд Ханссен! Да, конечно, это он. Другой приметы нет на западе. Мы радостно завопили, как-будто повстречали старого товарища. Но в направлении склада туман стоял сплошной стеной. Мы посоветовались и решили больше не ждать, а взять курс на «бойню». Ведь у нас, во всяком случае, было достаточно припасов.

Сказано—сделано. Мы полетели дальше. Погода быстро прояснялась, и во время езды мы поняли, что взяли не слишком на восток, а, наоборот, зашли на запад. Но повернуть и отправить-ся на поиски склада? Нет, этого мы решили не делать.

Под горой Хейланд Ханссен мы повстречали довольно высокий, холмистый гребень, и так как прошли положенное расстояние, то устроили привал. Сзади нас, в сияющем освещении, лежал ледник таким, каким мы его видели в первый раз, — весь в трещинах и ямах. Но между всеми расселинами тянулась тонкая, непрерывная линия, та самая, которую мы наблюдали несколько недель тому назад. И как-раз под этой белой полосой лежал,—это-то мы знали твердо,—наш продовольственный склад.

Тут мы начали сердиться и досадовать, что склад так легко ускользнул от нас, и рассуждать о том, как приятно было бы подобрать припасы, рассеянные по равнине. Я был очень утомлен в тот вечер и не имели ни малейшего желания проделать те 24 клм, которые отделяли нас от склада. «Но если у кого-нибудь есть охота пуститься в путь, мы будем ему очень благодарны»,—сказал я. И что же? Оказалось, что охота имеется у всех без исключения. Да, в нашем кружке не было недостатка в доброй воле. Я выбрал Ханссена и Биааланда; они сейчас же освободили свои сани и помчались к складу.

Это происходило в 5 часов утра. В 3 часа пополудни они вернулись. Биааланд бежал впереди, а Ханссен на санях под'ехал к палатке. Это было действительно экстазом для людей и собак. Ханссен и Биааланд прошли в тот день с одной упряжкой 26 морских миль или 48 клм, со средней скоростью в 5—6 клм в час. Они легко нашли склад. Единственным препятствием явилась волнистая местность. Им пришлось на довольно долгом протяжении следовать склону долины, откуда ничего не было видно. Один хребет следовал за другим; но они преодолели все и достигли цели.

Мы, оставшиеся, позаботились о том, чтобы к их приходу все было готово, особенно вода. «Воды, воды!», это было первое,

что требовалось в таких случаях. После того, как была утолена первая жажда, появлялся интерес и к пеммикану.

Пока оба путешественника удовлетворяли свой аппетит, остальные распределяли привезенные припасы, и в короткое время все были готовы к дальнейшему пути. Погода становилась все лучше, горы лежали перед нами в полном блеске. Нам казалось, что мы узнаем Фритьофа Нансена и Петера Кристофенсена, и сделали несколько снимков на тот случай, если бы они снова скрылись в тумане.

В это время мы потеряли всякое представление о дне и о ночи.

— Сейчас 6 часов, — отвечает кто-нибудь из нас на вопрос о том, который час.

— Да, шесть часов утра, — подтверждает другой.

— Что ты, рехнулся? — возражает первый. — Не шесть утра, а шесть вечера. (Солнце, ведь, светило круглые сутки.)

О числе и месяце никто больше не имел никакого представления, хорошо еще, что помнили какой год. Только при записях в дневники и книги для наблюдений мы с трудом, спотыкаясь, справлялись с датами, но в пути мы и слабого понятия о них не имели.

Какая прекрасная погода встретила нас 4 января, когда мы вышли на открытое место! Мы решили идти теперь тогда, когда нам удобно, не обращая никакого внимания на день или ночь. Долгие перерывы нам давно уже надоели, и мы решили во что бы то ни стало укоротить их.

Как я уже сказал, погода была замечательная, сияюще-ясная и совершенно тихая, так что 19° при полной неподвижности воздуха давали впечатление летней жары. Прежде, чем пуститься в путь, мы сняли с себя всю лишнюю одежду и уложили ее на сани. Почти вся одежда оказалась лишней, и костюмы, в которых мы отправились дальше, сочли бы в цивилизованной стране совершенно непристойными. Но мы смеялись и радовались тому, что в этой части земного шара пока еще не встречаются дамы; потому что, в противном случае, нам пришлось бы отказаться от легкого и удобного костюма.

Местность обозначалась все отчетливее. Нам было очень интересно рассмотреть теперь эту часть пути, которая в первый раз была скрыта туманом. Мы прошли тогда, у самого края большой горной цепи, не представляя себе, как мы к ней близки и до чего она огромна. К счастью, почва в этой местности была ровная, — я говорю, — к счастью, потому что неизвестно еще, что могло бы с нами произойти, если бы нам в то время, при тогдашней погоде, пришлось бы переходить через трещины и расселины. Может быть, мы прошли бы благополучно, но, может быть, и не прошли бы совсем.

Но теперь нам предстоял довольно трудный путь. «Бойня» находилась на 800 м. выше нашей стоянки. Мы рассчитывали в

скором времени повстречать одну из наших башен, но мы увидели первую, только пройдя 20 клм. Она внезапно зынырнула перед нашими глазами и, понятно, была встречена криками радости. Конечно, мы и без того знали, что находимся на правильном пути, но такую старую, добрую веху приятно было по-встречать.

Солнце, повидимому, здесь как следует поработало, пока мы были на юге: отдельные башни склонились на бок, и большие ледяные сосульки ясно говорили о могуществе солнца.

Мы прошли около 60 клм и остановились у одной из башен, под тем самым холмом, под которым мы вынуждены были остановиться 26 ноября.

Пятница 5 января была одним из тех дней, которых мы ожидали с большим волнением. В этот день нам надо было найти продовольственный склад у «боен». Этот склад состоял из свежего собачьего мяса, которое сейчас имело громадное значение не потому только, что наши собаки предпочитали теперь свежее мясо пеммикану, но, главным образом, потому, что оно имело благотворное влияние на здоровье животных. Наш пеммикан был хороший. Он даже не мог бы быть лучше, но некоторая перемена еды имеет большое значение; мой опыт показал, что во время долгих поездок небольшое разнообразие в пище важнее даже для собак, чем для людей. Не раз случалось, что собаки отказывались от пеммикана, вероятно, потому, что он им, в конце концов, опротивел. В результате они худели и слабели, хотя у нас и было достаточно запасов для их пропитания. Пеммикан, о котором я говорю, был прекрасный, изготовленный для людей пеммикан, так что здесь дело было не в качестве.

Мы пустились в путь в половине первого дня. Мы спали недолго, но тут дело было в том, чтобы использовать хорошую погоду. Там наверху, у «боен», на погоду нельзя было положиться, это мы знали по опыту. Мы знали по пройденному раньше расстоянию, что от башни, у которой мы находились, до продовольственного склада оставалось еще 22 клм, и что на этом протяжении нам встретятся еще только две башни; когда мы шли к югу, то решили, что на такой хорошей дороге нельзя заблудиться. Нам предстояло теперь узнать, что, несмотря на башни, не всегда легко разобраться в местности. При помощи прекрасной погоды и исключительного зрения Ханссена, мы нашли обе башни, но нас очень удивили горы. Я уже говорил, что погода нам показалась прекрасной, когда мы 21 ноября первый раз пришли на «бойни». Я тогда же снял и подробно описал путь, ведущий от нашей палатки через горы на плоскогорье. Но теперь, когда мы прошли последнюю башню и по расчету должны были приближаться к «бойням», нас очень удивили окрестности. Тогда, 21 ноября, мы видели горы на западе и на севере, и они были в довольно большом отдалении. Теперь же большая часть горизонта была заполнена чудовищными горными массивами, которые со-

всем близко подходили к нам. Что это могло означать? Колдовство? Я мог бы поклясться, что в глаза не видел этой местности.

Расстояние было пройдено, и мы должны были за последней башней увидеть склад. Но как странно. На том месте, где раньше находился подъем, мы видели только скат совершенно незнакомой горы, поднимающейся из плоскогорья. На этой отвесной стене не мог находиться подъем. И только на северо-западе местность казалась более подходящей для спуска. Там, казалось, имеется естественное понижение, спускающееся к Ледяному плато, видневшемуся издали.

Мы остановились и стали совещаться, как вдруг Хансен воскликнул:

— Посмотрите-ка, на той стороне кто-то побывал до нас.

— Да, ведь, это моя сломанная лыжа которую я воткнул возле склада,—подхватил Вистинг.

Сломанная лыжа Вистинга выручила нас из затруднительного положения. Как хорошо он придумал воткнуть ее. Мы стали осматривать окрестности в бинокль, и возле небольшого снежного возвышения, оказавшегося нашим складом, который мы легко могли бы пройти мимо, не заметив его,—виднелась в снегу сломанная лыжа. Обрадованные и довольные, мы направили курс прямо на нее, но нам пришлось пройти еще пять километров до склада.

В нашем маленьком кружке господствовало страшное оживление, когда мы прибыли к месту, которое считали самым важным пунктом обратного путешествия. Главное значение этого склада заключалось не в с'естных припасах, а в том, что мы теперь находились на пути к Ледяному плато. Когда мы совсем подошли к складу нам еще яснее стала вся его важность потому что, хотя мы и знали по снимкам где находится спуск, но не могли найти от него ни малейшего следа. Плоскогорье, казалось, переходило в горную цепь без всякой связи с лежащими под ним областями. Но компас указывал, да и мы знали, что доступ должен быть, и что мы должны спуститься. Гора, по которой мы шли весь день, не узнавая ее, была следовательно Фритьофом Нансенем. Да, освещение производит громадные изменения, это мы теперь поняли.

По прибытии в склад, мы первым делом принялись за собачьи тушки. Мы отрубали большие тяжелые куски и распределяли их между собаками. Животные были сначала удивлены. Они не привыкли к таким большим порциям. Три туши мы взяли с собой для кормежки во время спуска и уложили их на сани.

«Бойни» и на этот раз оказались не слишком гостеприимным местом. Правда, теперь не было такой ужасной погоды, но все же дул довольно свежий бриз при 23° и после последних жарких дней пронизывал нас насквозь, не располагая к дальнейшему пребыванию. Поэтому мы скорее окончили кормежку собак, уложили сани и отправились дальше.

Местность с самого начала спускалась довольно круто, но дальше пошло еще отвеснее. Мы с большим трудом смогли оста-

новиться, чтобы устроить тормоза. Чем больше мы спускались, тем шире становилась дорога, и наконец показался старый знакомый подъем. Теперь перед нами лежал и Олэ Энгельстадт, такой же холодный, такой же оśnieженный, как и раньше.

Когда мы обошли гору, то повстречали крутой холм, у которого я на пути к югу восторгался способностями моих товарищей и собак к карабканью. Теперь я еще больше убедился в крутизне этого подъема. Нам пришлось подложить под сани несколько больших тормозов, чтобы придать спуску несколько более «умеренную быстроту». Но даже при такой «умеренной» скорости мы быстро спускались, и скоро первая часть спуска осталась позади.

Чтобы не слишком подвергаться порывам ветра, дующим с равнины, мы описали небольшую дугу, так что вышли слева от Олэ Энгельстада и, довольные результатами дневного перехода, остановились на отдых. Здесь и на этот раз лежал глубокий рыхлый снег, и мы с трудом нашли более или менее подходящее для палатки место. Мы очень быстро заметили, что спустились на добрый кусок и теперь находимся между горами; погода была совсем тихая, и солнце жгло, как в летний день у нас на родине. Мне казалось, что уже легче и свободнее дышать, но, может быть, мне только казалось.

На следующее утро мы снова были в пути. Зрелище, которое предстало перед нами, когда мы вышли из палатки, принадлежит к тем, которые не забываются. Палатка стояла в узкой выемке между Фриттьофом Нансеном и Олэ Энгельстадтом. Солнце стояло далеко на юге и было совсем скрыто второй из гор, так что наш лагерь лежал в глубокой тени; но прямо напротив нас, с другой стороны, гора Нансена подымала к небу свою прекрасную, покрытую льдом, вершину и сверкала и переливалась в лучах утреннего солнца. Блестящая, белая вершина принимала на склонах голубой оттенок, который все темнел, спускаясь, и переходил в темно-синие тени.

Эту местность мы помнили хорошо и могли двигаться все прямо, без всяких обходов. Один обвал за другим скатывался в долину. Это Петер Кристоффенсен снимал свой зимний плащ.

Поверхность была все такая же: рыхлый, довольно глубокий снег. Мы довольно легко скользили по нем, да и к тому же, ведь, дело шло вниз. На краю гребня мы остановились, чтобы приготовиться к спуску. Под полозья были подложены тормоза, лыжные палки крепко связаны по две вместе. Надо было быть в состоянии остановиться внезапно во время спуска, если бы перед нами вдруг открылась какая-нибудь расщелина.

Мы, лыжники, пустились вперед. Дорога по крутому спуску была в достаточной степени покрыта рыхлым снегом, так что легко было держаться желаемого направления. Мы старшно быстро пронеслись вниз и через несколько минут стояли уже на Гейбергском леднике. Вожаки прибыли не так быстро. Они следо-

вали по нашим следам, но на особенно крутых местах им приходилось соблюдать исключительную осторожность.

В этот вечер лагерь был разбит на том же месте, что и в первый раз, на 900 мтр. над уровнем моря. Отсюда мы могли наблюдать ледник до самого его конца, где он переходил на Ледяное плато. Он выглядел довольно благожелательно и казался равномерным, так что мы решили отправиться по нему вместо того, чтобы карабкаться по скалам, как мы это делали на пути к полюсу. Может быть, этот путь будет несколько длиннее, но зато двигаться можно будет с гораздо большей быстротой.

В последние дни мы снова переменили порядок дня. Долгие стоянки нам окончательно опротивели и мы решили прекратить их. Другая сторона дела заключалась в том, что при разумном распределении времени мы сберегали массу времени и могли многими днями раньше, чем было предположено, прибыть к зимней стоянке.

Долго обсуждали и размышляли и, наконец, сошлись на том, чтобы идти 28 клм., затем делать шестичасовой перерыв, потом опять идти 28 клм. и опять устраивать шестичасовой перерыв и т. д. Таким образом средняя быстрота дневного перехода значительно увеличивалась. Этот порядок сохранялся до самого конца и действительно сократил путешествие на несколько дней.

Переход через Гейбергский ледник не представил никаких затруднений. Только при переходе с ледника на Плато нам повстречалось несколько трещин, которые пришлось обходить.

7 января, в 7 часов утра, мы остановились на том месте, где страна образует устье ледника, а затем уходит к северу. Мы еще не имели ясного представления об этой местности, что вполне понятно, ведь, теперь мы видели ее с другой стороны. Мы знали твердо одно, что находимся недалеко от главного продовольственного склада.

К полудню мы были снова в пути. Когда мы взойшли на маленький хребет, попавший в самом начале пути, Биааланд стал уверять, что видит склад внизу на Ледяном плато, и немного погодя, мы все увидели вершину Бетти и весь совершенный нами подъем. Мы внимательно рассматривали местность в бинокль и убедились в том, что Биааланд был прав, и что склад действительно виднеется вдали. Мы взяли курс прямо на него и через несколько мгновений снова очутились на Ледяном плато,—7 января, в 11 часов вечера,—после 51-дневного пребывания на материке, 18 ноября мы начали подъем.

Мы благополучно достигли продовольственного склада и нашли все в полном порядке. Здесь, должно быть, было очень жарко во время нашего отсутствия, потому что высокий здоровенный склад растаял на солнце и превратился в маленький снежный холмик. Куски поммикана, которые подверглись прямому действию солнечных лучей, приняли самые причудливые формы и, конечно, прогоркли. Мы сейчас же приготовили сани к дальнейшему пути, переложив и упаковав на них запасы из склада. Старые платья,

которые прослужили бесценно отсюда до полюса и обратно, мы оставили тут. Затем, когда все было приведено в порядок, некоторые из нас отправились на Бетти собирать образчики всевозможных горных пород. Остальные в это время построили большую каменную башню, в которой оставили 17 литров керосина, две пачки спичек, по 10 коробок, и отчет о сделанном путешествии. Может быть, эти вещи пригодятся кому-нибудь впоследствии. Здесь нам пришлось прикончить Фритьофа Нансена, одну из собак Биааланда; несчастное животное страдало астмой так сильно, что мы решили положить конец его страданиям. Когда мы разрубили его на части, то оказалось, что его легкие были совсем сморщенные; но, несмотря на это, его земные останки быстро исчезли в желудках его товарищей. Очевидно, качество их оставалось то же.

Собака Хасселя, Нерп, была убита еще во время спуска с плоскогорья.

Итак, мы очутились у этого склада, как и рассчитывали, с 12-ью собаками, а покинули его с 11-ью. В моей записной книжке есть следующая заметка: «Собаки выглядели не хуже, чем при отъезде с «Фрамхейма».

Мы покинули через некоторое время склад, с запасами еды на 35 дней. Кроме того, нас под каждым градусом, до 80-й параллели, ожидали другие продовольственные склады. К этому складу мы подошли в самый подходящий момент: когда мы снялись, то вся равнина была окутана снежной выюгой. С юга повеяло холодом, и небо покрылось тучами. Выюга сверху и выюга снизу соединилась в диком танце, и мы почти не могли ничего видеть. К счастью буря была в спину и не хлестала нас по лицу, как во время путешествия к югу. Мы знали, что через нашу дорогу тянется большая трещина, и нам надо быть очень осторожными. Для большей безопасности Хассель и Биааланд, которые шли впереди, были привязаны к канату. Снег был глубокий и рыхлый, дорога довольно тяжелая.

Ожидаемая трещина скоро дала о себе знать рядом ледяных хребтов, с которых начисто был сметен снег. Они отчетливо говорили о расселинах, находящихся, повидимому, совсем близко от нас.

Внезапно густые тучи разорвались, и сквозь дико крутящийся снег выглянуло солнце. И в тот же момент послышался рев Ханссена: «Биааланд стой!».—Они стояли на краю пропасти. У Биааланда было зрение, как у рыси, но его великолепные очки—собственного изобретения—мешали ему смотреть. Конечно, особой опасности от падения в пропасть не угрожаю, раз он был привязан канатом к Хасселю, но и удовольствия особенного тоже не было бы.

Я уже говорил, что считаю эти расселины границей между Плато и материком. На этот раз здесь, как это ни странно, оказалась и граница между хорошей и дурной погодой; по ту сторону,—к северу—Ледяное плато лежало в солнечном сиянии,

в то время как к югу снежная метель бушевала больше, чем когда-либо. Бетти была последней горой, пославшей нам свой привет. Земля Южной Виктории скрылась навсегда.

Сейчас же по переходе в царство хорошей погоды, мы толкнулись на одну из своих больших башен. Наш курс был взят прямо на нее; не плохо направлено, если считать, что мы шли совсем вслепую.

В 9 часов вечера мы прибыли к продовольственному складу под 85-й параллелью. Теперь мы могли не ограничивать собак в еде. Животные получили удвоенные порции пеммикана и, кроме того, вдоволь овсяного печения. У нас было теперь печенье в избытке. Конечно, мы могли оставить часть припасов, но приятнее было иметь их в избытке, к тому же собаки, повидимому, не страдали от увеличившегося веса саней. Пока лучшего нельзя было желать: и животные и люди свободно поддерживали тот же темп хода.

По дороге к полюсу мы оставляли на складах много тюленьего мяса; теперь мы ежедневно могли питаться свежим мясом. Это было сделано не без расчета: если бы между нами показалась цынга, то свежее мясо было бы необходимо. Теперь же, когда мы все оказались бодрыми и здоровыми, тюленьи бифштексы явились только приятным разнообразием в нашем меню. Другого значения они не имели.

Температура, с момента перехода на Ледяное плато, поднялась и теперь равномерно держалась на 10° Ц. Нам было так жарко в спальных мешках, что мы вывернули их мехом наружу. Это помогло. Мы облегченно вздохнули.

«Как будто вошли в ледяной погреб», — заметил кто-то. И действительно, такое чувство испытываешь, когда в летний зной заходишь в прохладную тень.

В среду, 20 января, в моей записной книжке записано следующее: «Опять свинская погода. Снег, снег и опять снег. Неужели он не перестанет идти? К тому же густой туман, ничего не видно за 10 метров. Вначале снег был довольно глубок, и дорога довольно тяжелая, но собаки все же справлялись».

К вечеру этого дня погода улучшилась, и в 10 часов вечера мы продолжали путь при сравнительно тихой погоде. Скоро мы встретили одну из башен; она была на западе в 200 метрах от нас; значит, мы не очень уклонились от прямого курса. Мы сделали небольшой обход, чтобы подойти к ней вплотную; нам важно было проверить свои инструменты. Башня несколько пострадала от солнца и бурь, но мы все же отыскивали в ней отчет, гласивший, что она построена 15 ноября под $84^{\circ} 26'$ южн. ш. Это показало нам, какого курса держаться по компасу, чтобы найти следующую башню, лежащую в 5-ти км.

Мы покинули башню, стоявшую как верный, добрый часовой, взяли указанный ею курс и вдруг были внезапно несказанно поражены; прямо на нас летели две большие хищные чайки; они покружились над нами и опустились на башню. Сможете ли вы,

читающие эти строки, понять, что мы почувствовали при виде этих птиц? Едва ли. Ведь они принесли нам вести, вести из Страны Живых, к нам в Царство Смерти, — вести от всего, что было нам дорого. Мне кажется, мы все переживали одно и то же.

Птицы не долго оставались в покое. Ведь они были первыми послами из другого мира. Они некоторое время осматривали нас, очевидно, соображая, кто мы такие, затем поднялись и полетели к югу. Загадочные птицы! Ведь они были на полпути, между морем и полюсом и теперь летели еще дальше, в глубь страны. Может быть они собирались перелететь на ту сторону полюса?

Как ни приятно действовало на нас появление обеих птиц, но оно направило мои мысли в совсем другом, не очень приятном направлении. Мне пришло в голову, что они являются только двумя представителями большой стаи прожорливых птиц, которые, наверно, сожрут все мясо, заготовленное нами с таким трудом в этой ледяной пустыне. Эти хищные птицы могут истреблять все: каким бы мясо ни было твердым и замерзшим, им это безразлично. Они сожрали бы его, если бы оно было тверже железа. Я мысленно представлял себе груды костей оставшуюся от тюленей туш под 80-й параллелью и от всех собак, убитых на пути к полюсу и положенных на башнях. Но надо было надеяться, что действительность будет несколько светлее, чем мои мысли.

Погода и почва постепенно улучшались. Чем дальше мы уходили от материка, тем они становились благоприятнее, а к концу дошли до совершенства. Солнце сверкало на безоблачном небе, сани скользили по прекрасной ровной поверхности необыкновенно легко и быстро.

В воскресенье 16 января нам по расчету следовало дойти до склада под 83-й параллелью; он являлся последним сомнительным пунктом пути.

День был не совсем приспособлен для поисков этой «иголки в стогу сена». Он начался тихой погодой и таким густым туманом, что мы видели перед собой не больше, как на два метра. Во время всего перехода мы не встретили ни одной башни. В 4 часа дня измерительное колесо показало, что расстояние пройдено, и мы по расчетам должны находиться под 83-й параллелью у продольственного склада. Но нигде не было видно ничего напоминающего этот склад. Мы решили сделать привал, разбить палатку и подождать ясной погоды.

Пока мы занялись палаткой, тучи вдруг разошлись, и в нескольких метрах от нас, — конечно к западу — оказался наш склад.

Мы поспешно собрали палатку, кинули ее на сани и отправились к нему. Склад оказался в целости и сохранности, никаких признаков посещения птиц не было. Но что это? В свежее выпавшем снегу отчетливо выделялись следы крепких собачьих ног. Очевидно это были кто-нибудь из беглецов, покинувших нас на пути к югу, они, повидимому, пролежали долгое время

под защитой склада. Об этом ясно говорили два отпечатка. Мы нашли еще кое-что, свидетельствовавшее о хорошем питании. Но откуда же они его доставали? Склад был не тронут, несмотря на то, что ящики с пеммиканом были открыты и вполне доступны. Кроме того снег, из которого был построен склад, был достаточно мягким, и собаки могли легко разрушить всю постройку. Собак не было видно, уходящие следы виднелись к северу. Мы внимательно изучили их и решили, что они не старше двух-трех дней. Эти следы вели, как сказано, к северу, и мы встретили их еще на следующий день у башни под $82^{\circ} 45'$. Но под $82^{\circ} 24'$ южн. ш. они начали идти вкривь и вкось, и, наконец, окончательно затерялись в западном направлении. Больше мы их не видели. Но этим не закончилось дело с собаками, вернее с их поступками.

У башни под $82^{\circ} 20'$ южн. ш. мы остановились. Труп собаки Эльзы, который был положен нами на верхушке башни, свалился и лежал возле нее. Солнце размягчило основание. Очевидно, убежавшие собаки не побывали здесь, иначе они, конечно, не оставили бы Эльзы в целом виде.

Еще один переход, и мы остановились у следующей башни под $83^{\circ} 15'$, где и поделили Эльзу между собаками. Она не очень испортилась, несмотря на то, что долго лежала на солнце; кроме того собаки были не очень разборчивы.

17 января мы добрались до продовольственного склада под 82-й параллелью. Уже издали мы заметили, что здесь мы не встретим того порядка, в каком мы его оставили. Мы под'ехали поближе и поняли, что произошло. Бесчисленные следы, которыми было утоптанно все пространство вокруг склада, показывали, что собаки пребывали здесь довольно долго. Несколько ящиков свалилось с подтаявшего основания, и в один из них собаки сумели проникнуть. От содержимого — пеммикана, печенья — не было разумеется и следа. Нам это было не важно: у нас было припасено более чем достаточно. Обе собачьи туши — Урануса и Иаалы — исчезли, не осталось даже зубов. От Люсси, которую негодяи сожрали под $82^{\circ} 3'$, оставались по крайней мере зубы. Для нас потеря была небольшая, но как установить, — по какой дороге эти скоты отправились дальше? Если они нашли склад под 80-й параллелью, то наверно уничтожили весь наш запас тюленины, а это было бы крайне неприятно, хотя и не представляло опасности ни для нас, ни для собак. Пока нам приходилось утешаться тем, что в северном направлении не видно было следов.

Под 82-й параллелью мы разрешили себе праздничный обед. Шоколадное пирожное, поданное Висстингом, до сих пор свежо в нашей памяти. Мы все засвидетельствовали, что это лучшее из всех шоколадных пирожных. Я могу привести рецепт: «Бисквитные крошки, молочный порошок и шоколад кладутся в горшок с кипящей водой». Но что дальше с ним происходит, — это мне неизвестно. Для этого надо обратиться к Висстину.

Между 82-й и 81-й параллелями нам стали попадаться старые вехи третьего продовольственного склада. Тогда мы отмечали местность расщепленными досками из-под ящиков, вложенными в снег через каждую морскую милю. Это было в марте 1911 года а теперь мы ехали по этим вехам во второй половине января 1912 года. Эти вехи кончались под 81° 33' южн. ш. двумя досками, воткнутыми в снежный фундамент.

Фундамент был все так же крепок и ничуть не поврежден. Но о том, что мы увидели 19 января, я приведу отчет из записной книжки:

«Сегодня исключительно хорошая погода. Легкий юго-западный бриз во время нашего перехода начисто вымел небо. Под 81° 20' перед нами предстали старые большие ледяные наслоения. Теперь мы увидели их гораздо больше, чем в первый раз. Они простирались, насколько видно было глазу, длинным рядом гор и вершин в северо-восточном и юго-западном направлениях. Поэтому мы были очень удивлены, когда очень скоро увидели в том же направлении, высокую обнаженную страну и вслед за ней две высоких белых вершины в юго-восточном направлении, приблизительно под 82-й параллелью. По воздуху можно было определить, что страна продолжается в северо-восточном и юго-западном направлении. Очевидно, это та же страна, которая исчезла с горизонта приблизительно под 84-й параллелью, когда мы взобрались на высоту 1.200 мтр. и оттуда разглядывали Ледяное плато.

Как мы и ожидали, следующий переход привел нас к истресканной и искромсанной местности. Мы три раза проходили здесь и все три раза при дурной погоде. Но на этот раз погода выдалась хорошая, и мы могли рассмотреть, как здесь все устроено. Неровности начались под 81° 12' южн. ш. и тянулись от севера к югу не очень долго, на протяжении каких-нибудь пяти километров. Как далеко она расстилалась к востоку и западу, трудно сказать, во всяком случае она занимала весь кругозор. Громадные куски поверхности провалились, и на их месте зияли ужасающие пропасти, достаточно большие, чтобы поглотить несколько караванов вроде нашего. От этих громадных ям тянулись во все стороны широкие трещины, и повсюду были разбросаны купола и маленькие холмики. Но самое удивительное во всем этом, что мы прошли здесь благополучно. Мы, как можно скорее, постарались оставить это место за собой. Хансен наполовину провалился в трещину, но благополучно выкарабкался.

Продовольственный склад под 81-й параллелью оказался в отличном порядке. Нигде и следов собачьего посещения. Наша надежда на целостность и неприкосновенность склада под 80-ой параллелью все крепла.

Под 80° 45' южн. ш. лежала первая убитая нами собака Бауэр. Она оказалась очень жирной, и ее особенно оценили. Собаки больше не обращали внимания на пеммикан.

22 января под 80° 23' южн. ш. мы миновали нашу последнюю башню. Как мы ни радовались тому, что прошли ее, все же мы глядели ей вслед с некоторой грустью. Мы успели привязаться к нашим башням и при встрече приветствовали их, как старых друзей. Эти немые часовые сослужили нам большую, серьезную службу во время долгого одинокого путешествия.

Г. этот же день мы добрались до главного продовольственного склада под 80-й параллелью. Теперь мы почувствовали себя у цели. Сразу по прибытии мы заметили, что здесь побывали люди, и скоро нашли записку лейтенанта Преструда, предводителя восточного отряда, гласившую, что 13 ноября он прошел здесь с Стубберудом и Иогансеном, с двумя парами саней, 16-ю собаками и снаряжением на 30 дней.

Сейчас же спустили собак, и они помчались прямо к кучам туленьего мяса, которые за наше отсутствие не пострадали ни от птиц, ни от собак. Но собаки не сразу принялись за еду, прежде им необходимо было подраться. Здесь оказалось то, ради чего стоило сразиться. Они обежали раза два вокруг туш, покосились на мясо, потом на товарищей и затем бросились друг на друга. И только окончив битву, они наелись и улеглись в снегу около саней.

Продовольственный склад под 80-й параллелью и сейчас еще довольно большой, хорошо снабжен продуктами и обнесен вехами. Может быть, он еще сослужит кому-нибудь службу.

26 января, в четыре часа утра, мы добрались до нашего милого, славного дома, с двумя санями и 11-ью собаками. И люди и животные были в цветущем состоянии. И вот в ранний утренний час мы стояли перед дверьми дома и поджидали остальных. Мы решили войти тихо и в полном составе. Внутри и снаружи было совершенно тихо. Очевидно, в доме еще спали. Мы вошли. Стубберуд взвился на своей койке и вытаращил на нас глаза. Он, очевидно, принял нас за привидения. Тут все, один за другим, проснулись и сначала никак не могли сообразить, что случилось. Но затем, без конца на разные лады, посыпались приветствия, все шумно радовались тому, что мы вернулись целыми и здоровыми.

«Ну, а что с полюсом? Вы побывали на полюсе?».

«Ну, конечно, а то вы нас едва ли бы увидели».

Тут на огонь поставили котелок с кофе, и, как в прежнее доброе время, запахло оладьями. Мы, путешественники, сошлись на том, что на полюсе хорошо, а дома лучше. Мы были в отсуствии 99 дней и прошли 3.000 км.

«Фрам» после трехмесячного плавания от Буэнос-Айреса, 9 января прибыл к Ледяному плато. Все на нем было благополучно. Дурная погода заставила его выйти из бухты, но уже на следующий день он снова вошел в нее. Как оживился лагерь! Мы надели шубы, взяли собак и отправились. Пусть-ка они на «Фраме» посмотрят, как выглядят собаки! Мы слышали, как сипел и пыхтел мотор, видели, как над берегом. Ледяного плато

вынырнула мачта, и как в конце концов медленно и уверенно подошел «Фрам». Я с истинной радостью поднялся на борт и приветствовал отважных людей, которые со столькими лишениями, подвергаясь таким опасностям, привели «Фрам» к цели и столько сделали в пути. Все выглядели здоровыми и веселыми, но никто не спросил о полюсе. Наконец, Гиертсен сказал: «А там, вы побывали?». И то чувство, которое вслед за этим отразилось на лицах моих товарищей, слишком слабо выражается словом «радость». Это было больше, чем радость. Затем я отправился к капитану Нильсену и получил от него почту и различные новости.

Три имени встали передо мной, когда я хорошенько разобрался в том, что было достигнуто, — имена трех людей, которые поддерживали меня в самые трудные минуты. Я всегда буду думать о них с глубокой признательностью. Эти люди: король Хаакон VII, Профессор Фритьоф Нансен, Петер Кристоффенсен.

На север

Два дня прошло в исключительно напряженной работе, чтобы переправить на борт все, что решено было взять с собой, и 30 января мы вышли в море. В это мгновение нас больше всего радовало сознание, что мы направляемся к северу и делаем этим первый шаг к тому миру, который, как мы знали, требовал нас или по крайней мере известий о нас. Но не примешивалась ли к этой радости маленькая капля сожаления? Без сомнения, да, хотя это и может показаться кому-нибудь противоречием по отношению к нам самим. Не так-то легко расставаться с местом, которое некоторое время заменяло вам родину, даже если это место погребено под льдом и снегом, и лежит под 79° южн. широты.

Маленькая, крепкая хижина, спрятанная под снегом за горой Нельсона в течение целого года была нашим домом, хорошим уютным домом, в котором мы, после многих тяжелых рабочих дней, находили заслуженный и необходимый отдых. Эти четыре стены прекрасно защищали нас в течение долгой антарктической зимы, и не один замораживающий бедняк из более теплых областей позавидовал бы нам, если бы увидел, как нам тут было хорошо. В самые тяжелые времена, когда все живое бежит отсюда, сломя голову, мы спокойно жили в своем доме и жили не как скоты, а как цивилизованные люди, пользуясь всеми удобствами, какие хорошо устроенный дом предоставляет своим жильцам. Снаружи царствовали холод и тьма, снежные бури задались целью стереть все следы нашей деятельности, но в наше прекрасное жилище враги не могли проникнуть: там царствовали свет, тепло и уют. И нет ничего удивительного в том, что теперь, когда нам предстояло покинуть наш дом, он оказывал на нас некоторую притягательную силу. Там, вдали, нам улыбался широкий свет и все,

что он мог нам предложить и чего нам так долго недоставало, но ведь в этом свете было столько вещей, от которых мы охотно оставались бы в отдалении.

Но прощальное настроение было не очень тяжелое, и мы легко преодолели его. И, судя по нашим лицам, радость пересилила. Ведь не было никакого смысла цепляться за прошлое, как бы привлекательно оно ни казалось; ведь нам следовало ожидать самого хорошего будущего. И кто бы мог думать в то время о неизбежных грядущих неприятностях? Конечно, никто из нас. Поэтому «Фрам», от носа и до кормы был изукрашен вымпелами, поэтому все лица сияли радостным светом во время прощания с Ледяным плато. Мы покидали его с сознанием достигнутой цели, и это сознание перевешивало мысль о том, как нам здесь было хорошо. Одно обстоятельство особенно способствовало тому, что в течение нашего двухлетнего совместного путешествия время проходило так быстро, и все мы оставались полные сил, — это то, что у нас совершенно не было так называемого «мертвого времени». Как только была выполнена одна задача, за ней немедленно вставала следующая. Как только была достигнута какая-нибудь цель, другая кивала нам издалека. У нас всегда было достаточно дела, а когда руки полны работы, время бежит слишком быстро.

Очень часто ставится вопрос: чем заполнить время в течение такого длительного путешествия?

Милый читатель, задающий этот вопрос: — у нас в голове была только одна мысль, — как сделать так, чтобы на все хватало времени. Может быть, такое утверждение покажется неправдоподобным, но оно буквально точно, и кто читал отчеты о нашем путешествии, понял, мне думается, что безделье было зло, совершенно неизвестное в нашем маленьком кружке.

В этот момент, когда цель нашего предприятия была достигнута, следовало ожидать некоторого падения нашего приподнятого настроения. Но этого не случилось. Тут сыграло роль сознание того, что достижение получит свою настоящую цену только после того, как станет известным человечеству, а это ознакомление надо было провести возможно быстрее. Если кому-нибудь надо было спешить, так это уж наверное нам. По всей вероятности, мы во-время отправились в путь, но ведь это была только вероятность. Твердо мы знали одно: до Хобарта, первой нашей стоянки, оставалось еще 2.400 морских миль; и почти также твердо знали, что это путешествие будет скучным и неприятным. Год тому назад, переезд через море Росса был чем-то вроде увеселительной прогулки по Христианинскому фьорду. Но тогда было лето, а теперь февраль, а в этих областях февраль означал осень.

Капитан Нильсен утверждал, что пояс пловучих льдов не составит для нас препятствия, так как он изобрел прекрасный способ благополучно проходить его. Такое утверждение звучало довольно рискованно, но впоследствии его метод оправдался на

деле. Худшего момента следовало ожидать в полосе западных ветров; нам следовало считаться с предстоящей неприятной перспективой крейсирования. Разница в долготе между Китовой бухтой и Хобартом равняется 50°. Если бы мы могли пройти эту разницу в той широте, в которой находились сейчас, где градус долготы равняется 13 морским милям, все было бы значительно проще. Но могучая горная стена земли Северной Виктории была непреодолимым препятствием. Нам надо было сначала взять курс на север до мыса Адаре, находящегося на северном конце антарктического материка, и затем обехать расположенные к северу от него острова Баллени. Тогда только открывался свободный путь на Хобарт; но тут мы попадали, по всей вероятности, в полосу противных ветров, а крейсирование на «Фраме»—благодарю покорно! Каждый человек на борту «Фрама» был достаточно знаком с обстоятельствами и знал, чего следует ожидать от предстоящего плавания, и конечно, все мысли были заняты тем, как бы лучше избежать грядущих препятствий. Мы все были объединены этой единой целью в общей работе и общих усилиях.

Среди новостей, полученных в эти дни из внешнего мира, было предложение австралийской антарктической экспедиции, руководимой доктором Дугласом Моусоном, передать им наших собак, если бы мы пожелали от них избавиться. Отправным пунктом австралийской экспедиции был Хобарт, так что мы легко могли оказать уважаемому соратнику эту маленькую услугу.

При отплытии к северу, у нас оставалось 39 собак; многие из них появились и выросли во время годичного пребывания на Ледяном плато. Половина собак проделала весь путь от Норвегии к Плато, а 11 побывали у полюса. Мы сначала намеревались захватить с собой только родоначальников для основания нового поколения собак к путешествию в северный Ледовитый океан, но предложение доктора Моусона заставило нас взять всех животных. Из них решено было,—если не случится ничего непредвиденного,—передать 21 штуку австралийской экспедиции.

Последние вещи были перенесены на «Фрам». Оставалось только переправить собак. И что же? Оказалось, что многие из «старичков» сразу узнали судно. Это было прямо удивительно. Крепкий, старый «Оберст» Висстинга со своими адъютантами «Суттенем» и «Арном» сейчас же занял свое старое место во время путешествия к югу, у штир-борта, возле главной мачты. Братья-близнецы «Милюс» и «Ринг», любимцы Гельмера Хансена, сейчас же принялись за старую игру на передней палубе, у бак-борта, как будто ничего с тех пор не произошло. Никто бы не подумал, глядя на этих веселых малых, что они во главе каравана дошли до полюса и обратно. И только один пес бродил одиноко и печально, что-то грустно отыскивая,—это был «Базен» из упряжки Биааланда. Он не отзывался ни на какие попытки сближения; никто не мог заменить ему погибшего друга «Фритьофа», нашедшего свою могилу за сотни километров, среди ледяной пустыни, в желудках своих товарищей.

Как только последняя собака была переправлена через борт, подняли оба ледяных якоря, и машинный телеграф начал работать. Мотор пришел в движение и повез нас далеко, навсегда от Ледяного плато.

Прощание с нашей приветливой гаванью было как бы прыжком из одного мира в другой. Как только мы отчалили, густой туман покрыл все окрестности непроницаемой серой пеленой. Только через три—четыре часа туман рассеялся перед нами, но сзади он продолжал стоять сплошной стеной. Прекрасный вид, на который мы так охотно смотрели бы, пока он не скрылся бы на горизонте, был и остался невидимым.

Мы взяли только в обратном направлении тот же курс, по которому год назад благополучно доплыли к югу. Очертания бухты не изменились с прошлого года. Самый выдающийся пункт западной границы бухты — мыс Маннскопф — стоял на своем старом месте и, повидимому, намеревался оставаться на нем довольно долго. Даже если предположить, что в глубине бухты происходит движение ледяной массы, оно, во всяком случае, очень ничтожно.

Только в одном отношении условия прошлого года несколько изменились: в 1911 году большая часть бухты уже к 14 января совершенно освободилась от морского льда, а теперь в 1912 году, четырнадцатью днями позже, здесь не видно было никакого отверстия. Ледяной покров упорно держался, и только в день возвращения южного отряда свежий северо-восточный ветер спешно позаботился об устройстве фарватера. Ледоход не мог выбрать более подходящего времени: теперь он сберег нам массу времени и труда. Дорога от нашего дома до того места, где находился Фрам до начала ледохода была в пять раз длиннее, чем то расстояние, которое нам пришлось пройти до него теперь. Эта двухнедельная разница в исчезновении льда между обоими годами показала нам, как мы были счастливы, избрав для высадки на Ледяном плато 1911 год. Работа, которую мы выполнили в 1911 г. в три недели, благодаря ледоходу в 1912 году, потребовала бы вдвое больше времени и, наверно, представила бы много затруднений.

Тот же густой туман помешал нам рассмотреть, что принимают дальше наши японцы. Во время бриза 27 января «Кайнан Мару» был выгнан в открытое море вместе с «Фрамом», и с тех пор мы его больше не видели. Члены этой экспедиции, которые обосновались в палатке на краю Ледяного плато, держались крайне отдельно; но в день нашего отплытия двое из наших повстречались с двумя чужеземными гостями.

Преструд отправился к мысу Маннскопфа снять флаг, который был вывешен, чтобы дать знать «Фраму», что все вернулись в «Фрамхейм». Возле флага была разбита маленькая палатка для караульного поста на тот случай, если бы «Фрам» задержался бы на долгое время. Когда Преструд явился на место, то был очень удивлен, увидев двух сынов Ниппона, которые осматривали палатку и ее содержимое, состоящее из спального мешка и примуса. Японцы начали разговор оживленными восклицаниями, вроде «Ка-

кой чудный день!» и «Масса льда!». Наш представитель согласился с этими неоспоримыми истинами и попробовал перевести разговор на более занимательную тему. Тогда японцы рассказали ему, что в данное время ни являются единственными обитателями палатки, разбитой на краю Ледяного плато. Двое из товарищей предприняли экскурсию вглубь страны и намеревались пробыть неделю в отсутствии. «Кайнан Мару» отправился крейсировать вдоль земли короля Эдуарда. Насколько им было известно, судно намеревалось вернуться к 10 февраля, взять на борт членов экспедиции и отправиться затем на север.

Преструд пригласил своих новых знакомых в «Фрамхейм» и прибавил, что чем скорее, тем лучше; но они не спешили, а нам некогда было ждать их. Если они впоследствии посетили «Фрамхейм», то могли убедиться, что мы сделали все возможное для того, чтобы наши последователи чувствовали себя в нем уютно.

Когда туман прояснился, мы увидели вокруг себя открытое, совершенно свободное ото льда море. Обычно темносинее, волнующееся море и тяжелое, темное небо не представляют особенно радующего глаз зрелища; но для наших зрительных органов было настоящей услугой попасть в местность, где преобладают темные цвета. В течение долгих месяцев мы видели только сверкающее белое море, где приходится прибегать к всевозможным искусственным средствам, чтобы защитить глаз от избытка света; нам приходилось все время держать их прищуренными, оставляя лишь самую маленькую щелку. Теперь мы могли смотреть на мир широко открытыми глазами буквально не моргая; так самые обыденные явления могут составить целое событие.

Море Росса вторично выказало себя с самой выгодной стороны. Дул легкий юго-западный ветер, так что можно было до известной степени пользоваться парусами, и уже через два-три дня мы отошли от Ледяного плато на 200 морских миль. Как ни скромно само по себе такое расстояние, но на карте оно имело в наших глазах весьма внушительный вид. Надо только представить себе, сколько, при наших средствах передвижения, потребовалось бы тяжелых рабочих дней, чтобы пройти 200 морских миль на суше.

Нильсен во время трех предыдущих плаваний отметил на карте границы пояса пловучих льдов. Предположение о том, что вблизи 150-го меридиана всегда имеется открытый выход, как будто подтверждалось. Нильсен установил, что маленькие изменения в расположении каналов происходят от перемены направления ветров, и что в таких случаях целесообразнее всего сворачивать и плыть по наветренной стороне, как только лед выказывает склонность к затвердению. При таком методе путь, конечно, становился кривым и изогнутым, но зато он всегда приводил в открытые воды.

Мы достигли пояса пловучих льдов через три дня по отъезде от Ледяного плато. Расположение этого пояса оказалось почти таким же, как при предыдущих плаваниях. Мы держались нашего

курса в течение нескольких часов, но затем лед настолько сгустился, что дальнейшее плавание казалось невозможным. Тут явился прекрасный случай испытать новый метод Нильсена; ветер, совсем слабый, дул с востока, поэтому румпель был положен на штир-борм; а нос повернут на запад, — да мы даже некоторое время шли вправо к югу. Скоро оказалось, что этот крутой поворот был сделан не даром; мы прошли несколько часов с наветренной стороны и натолкнулись на бесчисленные отверстия во льду. Если бы мы продолжали идти по намеченному курсу, то задержались бы, наверно, очень долго. Теперь мы избегли этого несколькими милями обхода.

Лед понемногу убывал и, наконец, 6 февраля быстро усилившееся морское течение показало, что мы оставили за собой полосу антарктических пловучих льдов. С тюленями на этот раз обстояло плохо; иногда нам попадались отдельные животные, но мы не могли терять время на охоту. Кроме того, если не принимать в расчет нашу любовь к тюленьим бифштексам, у нас было в изобилии припасов для себя и собак. Для последних был захвачен весь остаток отличного специально собачьего пеммикана, остаток не маленький. Затем оставалось еще множество сушеной трески. Один день собаки получали пеммикан, на следующий — рыбу. Они чувствовали себя превосходно; по дороге к Хобарту они скинули с себя большую часть своей жесткой зимней шубы и выглядели так, как-будто их нарочно холили в течение целого года.

Наши товарищи приготовили для нас — перезимовавшего отряда — несколько откормленных свиней. Они прилежно ухаживали за ними с самого Буэнос-Айреса. Животные были в прекрасном состоянии и жили в специальном стойле. Кроме того, в рабочем помещении висели три зарезанных барана. Нечего и говорить, что мы оценили эту роскошь по достоинству. Тюленина оказала нам в своё время незабываемые услуги, но это не мешало нам приветствовать свинину и баранину, как приятный и совершенно неожиданный сюрприз. Ведь, никто из нас не мог и мечтать о свежем мясе до прибытия в населенные области.

В Китовую бухту на «Фраме» прибыло 11 человек. Во время стоянки в Буэнос-Айресе Кутчин и Нодтведт вернулись в Норвегию. На их место Нильсен пригласил трех человек: Хальворсена, Ольсена и Стеллера. Первые двое были родом из Бергена, а Стеллер, немец по происхождению, много лет прожил в Норвегии и говорил по-норвежски, как уроженец страны. Все трое оказались дельными людьми, очень приятными в обращении. Мне кажется, что им тоже пришлось по душе наше общество. Они были приглашены до первой гавани, но остались до Буэнос-Айреса и, очевидно, будут сопровождать нас и дальше.

Когда перезимовавший отряд снова оказался на «Фраме», Преструд занял свое прежнее место первого штурмана. Остальная команда приступила к вахтенной службе. Нас было всего 20 человек; после годичного перерыва «Фрам» снова оказался в полном составе.

Во время этого плавания никакой работы, кроме ежедневной служебной, не предпринималось, и, пока держалась приличная погода, на борту шла спокойная, ровная жизнь. Вахтенные часы проходили теперь очень быстро, ведь, у нас было много материала для долгих разговоров. Мы, побывавшие в ледяных странах, выказывали усиленный интерес ко всему, что за это время случилось на свете, а морское отделение не менее сильно интересовалось всеми подробностями нашего житья-бытья на Ледяном плато. Надо самому пережить что-нибудь подобное, чтобы знать, как в таких случаях сыпятся вопросы. Наши рассказы изложены в главных чертах в этой книге; а самым главным из рассказов о внешнем мире было, конечно, сообщение о том, как приняли дома и за границей известие об изменении нашего плана.

Прошла целая неделя вопросов и ответов, и только тогда наступило некоторое затишье. Эта неделя пролетела необыкновенно быстро, быстрее даже чем нужно, потому что «Фрам» двигался далеко не так быстро, как время. Погода была недурная, но все-таки не такая, как мы бы хотели. Мы рассчитывали, что юго-восточный и восточный ветры, не утихавшие в «Фрамхейме», последуют за нами в море Росса, но они об этом и не думали. Теперь же, если и показывался какой-нибудь ветер, то всегда с севера; его как-раз хватало на то, чтобы задерживать бег нашего старого корабля.

В первые восемь недель небо было покрыто тучами, и мы не могли делать никаких наблюдений. На вопросы о том, где мы находимся, капитан давал единственный ответ, который можно было дать с некоторой определенностью, а именно, что мы находимся в море Росса.

Но 7 февраля, по удачному полуденному наблюдению, удалось установить, что мы проходим к северу от мыса Адаре и тем самым порываем последнюю связь с антарктическим материком.

Мы проехали мимо мыса Адаре на расстоянии не более, чем одного дневного перехода. Но наше желание посетить его, уступило чувству осторожности: на север, на север, скорее на север!!

Всегда и повсюду вблизи выдающихся мысов бывает очень ветрено. Мыс Адаре в этом смысле не является исключением; он даже известен, как царство дурных ветров. И на этот раз не обошлось без качки, но так как наше судно шло в том же направлении, то мы были очень довольны.

Свежий юго-восточный ветер, державшийся два дня, быстро провел нас мимо островов Баллени, и 9 февраля мы могли поздравить друг друга с выходов из холодной зоны. Год тому назад мы с радостью переходили полярный круг; теперь мы переходили его в обратном направлении и, пожалуй, радовались еще больше.

Среди усиленных приготовлений к отъезду из зимнего лагеря мы не успели отпраздновать счастливую встречу морского и сухопутного отрядов. Этот повод к празднику был упущен, и мы принялись искать другой. Более подходящего предлога, чем выход из холодной зоны, трудно было придумать. Программа праздника

была довольно проста: чашка хорошего кофе с сопровождающими ее сигарами и пуншем, и граммофонный концерт. Конечно, для нас, перезимовавших во «Фрамхейме», наш добрый старый граммофон не представлял особенного сюрприза. Мы знали каждую пластинку наизусть, но знакомые мотивы будили воспоминания о многих уютных субботних вечерах в нашем теплом домике, там, далеко в Китовой бухте, о столе с дымящимися стаканами пунша, вокруг которого мы собирались. Эти мгновения стоили того, чтобы их пережить вторично.

Кроме того, в программе было несколько сольных выступлений певца, который отчасти напоминал граммофон; он помогал своим по его собственному выражению, «недостаточным голосовым средствам» мегафоном. Он спрятался за занавесом капитанской каюты, и через мегафон слышалась песнь, в которой описывалась наша жизнь на Ледяном плато. Цель, была достигнута, все мы горячо благодарили автора. Конечно, такого рода празднества имеют цену только для того, кто принимал непосредственное участие во всех вспоминаемых событиях.

Скоро по различным признакам стало заметно, что мы находимся в областях, где жизнь протекает совсем иначе, чем за 66-й параллелью. Одним из этих признаков было крайне приятное повышение температуры; скоро ртуть перешла через ноль. Закутанные в меха люди стали понемногу переходить к более легким и удобным костюмам. Дольше всего не расставались с мехами члены зимнего отряда. Те, которые думают, что долгое пребывание в антарктических областях приучает человека к холоду, ошибаются. Человек, живущий в условиях ежедневной температуры в 15° ниже нуля, не особенно беспокоится при дальнейшем падении ртути, если у него есть подходящий меховой костюм. Но этот же человек, очутившись на 15—20° морозе в костюме, принятом для такой погоды в Христиании, будет дрожать и синеть от холода. Причина этого явления ясна: в полярных областях люди действительно защищают себя от мороза, и когда по возвращении им приходится довольствоваться общеприятным пальто, с тугим воротником и шляпой на голове, они, конечно, мерзнут.

Другим, менее приятным признаком изменения широты, была ночная тьма. Постоянный дневной свет, конечно, может надоесть на суше, но на корабле, мне кажется, все предпочли бы иметь непрестанное дневное освещение. Правда, главная масса антарктических льдов благополучно оказалось позади нас, но приходилось считаться с возможностью встречи с ледяными горами. Опытный вахтенный заметит ледяную гору и ночью, но небольшие глыбы, которые только небольшой своей частью выдаются над водой, сверкают не так сильно, и можно не успеть принять меры предосторожности. А такой маленький холмик не менее опасен, чем большая гора, и при столкновении с ним угрожает та же опасность: пробоина или сорванный такелаж. В этой переходной полосе, где температура воды еще очень низка, нельзя особенно положиться и на показания термометра.

Фарватер этих мест еще мало изучен, и всегда возможна встреча с новыми землями. Капитан Кольбек, ведший вспомогательное судно, посланное к югу во время первой экспедиции Скотта, натолкнулся нечаянно на маленький остров к востоку от мыса Адаре. Остров был назван Островом капитана Скотта. Капитан Кольбек держался в момент открытия острова приблизительно того же пути, что и все корабли, цель которых — находиться внутри моря Росса; поэтому всегда возможна, при желательном или нежелательном уклонении, встреча с новыми группами островов.

На картах южного Тихого океана, распространенных в торговом мире, обозначены многие группы островов и отдельные острова, положение и даже существование которых весьма сомнительно. Один из этих островов — остров Эмеральд — должен был находиться приблизительно на середине нашего пути в Хобарт. Но капитан Дэвис, возвращавшийся в 1909 году с кораблем Шекльона «Нимвродом», проехал как раз через тот пункт, на котором по карте должен находиться этот остров. От острова не было и следа. Если этот остров существует в природе, то, во всяком случае, он неверно обозначен.

Чтобы избежать подобных встреч, и главным образом для того, чтобы зайти как можно дальше на запад, до полосы западных ветров, мы напрягали все силы в течение одной, вернее, даже двух недель. Но не прекращающийся северо-восточный ветер, как будто стремился оставить нам только две неприятных возможности: или быть отнесенными к востоку, или попасть в пловучие льды к северу от земли Вильки.

Эти недели были жестоким испытанием для тех, кто сгорал от нетерпения попасть с новостями на сушу и, может быть, выменять их на другие новости. Три первые недели февраля прошли, а мы были все еще на полпути, в то время, как при благоприятных условиях, мы были бы уже в Хобарте. Оптимисты на «Фраме» утешались тем, что рано или поздно должны же обстоятельства измениться к лучшему, и, в конце концов они оказались правы. Сильный попутный ветер сильным толчком отодвинул нас и от сомнительного острова Эмеральда, и от расположенных к северу от него островов Маккари. Упомяну только, что на одном из этих островов находилась во время нашего проезда самая южная станция беспроволочного телеграфа. Она служила целям антарктической экспедиции доктора Моусона. Он взял с собой аппараты для устройства станции на антарктическом материке, но, насколько известно, в первый год связи не установилось.

Этот удачный толчок вперед подвинул нас так далеко к западу, что мы могли теперь держать курс прямо на север до Хобарта. У нас была возможность использовать полосу западных ветров. Здесь из года в год условия не меняются: частые, сильные бризы с северо-запада, длящиеся по 12 часов и затем внезапно перепрыгивающие на запад и на юго-запад. Пока держался северо-западный ветер, нам ничего не осталось как ждать с небольшими

парусами; когда ветер менялся, мы шли несколько часов в прямом направлении. Таким образом, мы не столько шли, сколько ползли к цели. Но все же каждый день расстояние уменьшалось, и к концу февраля до южного края Тасмании оставалось совсем немного.

Теперь, при постоянной морской зыби и легкой нагрузке «Фрам» превзошел все свои прежние способности к качке, а это не мало.

Наша надежда попасть в Хобарт в конце февраля не оправдалась: прошла и первая четверть марта.

Утром, 4 марта, мы увидели первые признаки земли; но так как погода была неясная, и мы в предыдущие дни не могли с точностью установить долготы, то нельзя было установить, какой берег Тасмании перед нами.

Чтобы пояснить наше положение, надо описать побережье; у которого мы находились: южный край большого острова Тасмании разделяется на три косы; из них восточная только маленькой канавкой отделена от крутого, повидимому, неприступного утеса — острова Тасмании. Но проход должен быть, потому что на вершине горы — на 270 м над уровнем моря — возвышается маяк. Средняя коса называется Тасман Хэд, и между ней и восточной косой находится бухта, образующая вход в Хобарт. Туда лежал наш путь, и надо было различить, которую из трех кос мы имеем перед собой. Это было очень трудно, вернее сказать, невозможно: очертания берегов сливались в туманном воздухе. Кроме того, никто из нас прежде не бывал в этом уголке земного шара. В сумерках пошел проливной дождь, и нам пришлось всю ночь итти буквально ощупью. Но с наступлением дня поднялся свежий юго-западный ветер; он быстро развеял дождевые тучи и дал нам возможность осмотреться. Мы увидели, что находимся у средней косы Тасмании Хэд, и радостно направились к тому, что считали бухтой. Благодаря все усиливающемуся бризу, «Фрам» мчался с быстротой ветра, и возможность прибытия через несколько часов в Хобарт превратилась в уверенность. С этим приятным чувством мы отправились завтракать, но только что уселись за стол, как дверь каюты распахнулась, показалось лицо вахтенного:

— Мы на той стороне, — слышалось неприятное сообщение.

Прощайте радостные планы, прощай вкусный завтрак. В одно мгновение все высыпали на палубу. Печальное сообщение подтвердилось. Мы заблудились в тумане и ливне. Ветер согнал последние ключья облаков с утесов, и перед нами, вместо Тасмании Хэд, показался маяк. Это был Тасманский остров; вместо желанной бухты, мы оказались в Тихом океане, далеко влево от отвратительного острова. Ничего не оставалось, как крейсировать и пытаться подойти с наветренной стороны. Но и это оказалось невозможным. Ветер перешел в бурю, и нас отнесло бы далеко влево; таковы обычно результаты крейсирования на «Фраме». Мы решили сделать все, что возможно, и попытаться итти на полных парусах с наветренной стороны. Сначала мы как-будто подвига-

лись, но вскоре обнаружилось, что мы пятимся назад. К плудню мы повернули и направили курс к суше, но тут сильным порывом ветра моментально порвало кливер. Пришлось убрать все паруса, чтобы избежать дальнейших повреждений такелажа, подойти возможно ближе к берегу и постараться, с помощью машины, держаться на месте.

Но, что было после полудня!

Один порыв ветра за другим, один хуже другого, несся с утесов и рвал снасти так, что судно дрожало и трещало по швам. Настроение на борту было отвратительное, и время-от-времени находило выход в неслишком нежных выражениях. Попало и ветру, и погоде, и судьбе, и жизни вообще. Но ничто не помогло: перед нами так же спокойно расстился полуостров, отделявший нас от бухты, и ветер бушевал все с той же силой, как-будто совершенно не собираясь освободить нам дорогу к берегу.

Только к утру, 6 февраля, стало немного лучше. Ветер стих и повернул несколько к югу; это было не совсем то, что нам нужно, но все же нам удалось, держась ближе к берегу, где вода была спокойная, дойти до сумерек до суши. Ночью наступило затишье, и мы снова начали надеяться. Мотор работал, не переставая, и благоприятное течение помогло нам продвигаться. 7 февраля, на рассвете, мы были уже в бухте. Наконец-то все неприятности были преодолены.

Был прекрасный, сияющий, солнечный день, и лица сияли взапуски с солнцем; на них не осталось и следа от превратностей последних дней. Скоро и «Фрам» начал «сиять». Палубу из всех сил терли мыльной водой, и скоро все блестело, как заново. Когда работа была окончена, такая же перемена стала происходить и со всеми на борту. Исландские куртки, сшитые в Хортене из одеял, уступили место штатским костюмам, которые после двухлетнего перерыва снова были вытасены на свет божий. Бритвам и ножницам досталась богатая жатва, и на всех головах появились парусинные шапки работы Ренне. Даже Линдстрем, который до сих пор являлся самым толстым тяжелым и... черным членом экспедиции, теперь, очевидно, пришел в соприкосновение с водой.

Постепенно мы подошли к лоцманской станции, и скоро маленький моторный баркас подошел к судну.

— Вам нужен лоцман, капитан?..

Мы вздрогнули при звуке первого, нового человеческого голоса. Мы снова оказались среди людей. Лоцман, старый, сильный человек, с изумлением оглядывался вокруг, когда попал на нашу палубу.

— Я никогда не думал, что на борту полярного судна может быть так чисто и аккуратно, — сказал он. — И еще меньше я ожидал, что люди, вернувшиеся из Антарктики, имеют такой вид. Вам, очевидно, жилось там недурно.

Да, нам действительно жилось там недурно, и в этом мы поспешили его уверить, кроме того, мы не собирались дать сей-

час же все из нас «выкачать». Старик, очевидно, понял это, не стал расспрашивать и передал весь, правда, небольшой запас известных ему новостей. Он ничего не слышал о «Терра Нове», но зато сообщил, что в ближайшем времени ожидается прибытие судна доктора Моусона «Авроры». Оказывается, в Хобарте ожидали «Фрама» уже с начала февраля и теперь уже отказались от встречи с ним.

Наш гость не выразил желания знакомиться с нашей кухней и энергично отклонил приглашение на завтрак. Очевидно, он боялся, что мы накормим его собачьим мясом или чем-нибудь в этом роде. Но зато он вполне оценил наш норвежский табак и покинул нас с наполненными карманами.

Город Хобарт расположен на реке Дэрвент, которая впадает в бухту Штурмбей. Окрестности очень красивы, а почва необыкновенно плодородна; но и поля и леса были во время нашего пребывания спалены солнцем. Свирепствовала засуха, уничтожившая всю зелень. Но для наших глаз вид хотя бы совсем свежей зелени был настоящим праздником; в этом отношении мы не были избалованы.

Гавань Хобарта очень близка к совершенству. Она большая, поместительная и прекрасно защищена. Когда мы подошли к берегу, на борт явилось обычное общество в виде капитана гавани, врача и таможенных чиновников. Врач очень скоро заметил, что делать ему тут нечего, а чиновники, — что не найдут никаких спрятанных товаров. Якорь был спущен, доступ к стране свободен. Я взял папку с телеграммами и отправился в город на шлюпке капитана гавани.

По воздуху до 88° северной широты

В тот день, когда братья Райт поднялись и полетели, открылась новая страница истории человечества. Наверное, многие увидели, какие широкие возможности представились с этого момента для всех людей вообще. Но, мне кажется, мало было таких, кто подобно полярному исследователю увидел в этом возможность для полного и совершенного переворота в своей работе. Того, над достижением чего он годами трудился, он, полярный исследователь, мог теперь достигнуть в течение невероятно короткого промежутка времени. Столетия за столетиями работал с примитивными средствами — с собаками, санями... С напряжением всех своих сил, всего своего ума и воли, он продвигался изо дня в день лишь на каких-нибудь несколько миль вперед по бесконечной ледяной пустыне. Какое только мужество, какая выносливость не проявлялись в этой борьбе с холодом, голодом и лишениями! Год за годом, заключенные на маленьком суденышке, окруженные одними и теми же людьми, снабженные только самым необходимым, пробивались смельчаки до этого времени через величайшие трудности, — через холод и мрак. А теперь — внезапно, — всё это могло совершенно измениться! Холод и мрак заменятся светом и теплом, долгие, томительные скитания — быстрым перелетом. Как мечта, как отдаленная возможность, вспыхнула в тот день искра, которой так быстро суждено было разгореться в могучий огонь и на протяжении всего лишь нескольких лет занять место среди важнейших наших средств передвижения.

Когда я узнал о полете Блерию, я понял, что пора уже подумать над тем, чтобы привлечь воздух на помощь в полярных исследованиях. Правда, человеческая сила и разум покорили огромнейшие области из великой неизвестной белой пустыни, но все же огромные области остаются еще доселе неисследованными. Когда я в 1909 году начал готовить «Фрам» к дрейфу через Ледовитый океан, у меня был разговор с одним из известных в то время авиаторов. Он заявил о своей согласии отправиться со мной. Если из этого ничего не вышло, — что в тот раз, может быть, было и к лучшему для обеих сторон, — то виной тому исключительно причины экономического свойства. Я упоминаю об этом, чтобы отметить, что мой план исследования полярных областей с высоты — вовсе не недавнего происхождения.

В 1914 году я собрал, наконец, достаточно средств на приобретение своего первого аппарата, чтобы использовать его для

арктических исследований. Правда, им еще нельзя было пользоваться как самостоятельным средством передвижения в этих чудовищно-огромных областях, где всё решительно действует против человека, но в соединении с судном-маткой самолет мог все же оказать бесспорные услуги. Поэтому у меня было намерение взять аэроплан с собою на борт «Фрама», который в это время был готов начать свое путешествие на север. Поскольку я видал лед, я был вполне уверен в том, что всегда найдется достаточно много ровных мест, годных для под'ема на воздух и посадки аэроплана. Но время и позднейший опыт показали мне, что требуется авиатор, а не исследователь Ледовитого океана, для суждения об условиях спуска аэроплана на полярный лед. Что



Обсуждение плана полета (сидит Амундсен, стоят слева направо: Фойхт, Эльсворт, Хорген, Рисер-Ларсен, Дитриксон и Омдаль).

второму кажется ровной поверхностью, то первый будет считать совершенно негодным для этой цели.

Мой первый аэроплан был биплан Фармана, поставленный на лыжи. Едва ли мы получили бы от него какую-либо пользу. Об этом свидетельствует опыт последующих лет. Тем временем началась война и прервала эту часть моей программы. Но тогда, как и много, много раз позднее в течение своей жизни, я постиг на опыте, что кажущаяся помеха часто производит прямо противоположное действие. Техника авиации за этот период времени сделала колоссальный шаг вперед.

В 1921 году мировой рекорд на продолжительность полета без остановки был доведен до 27 часов на одной из машин Юнкерса в Америке. В это время я находился в Ситтле (штат Вишинг-

тон), где стояла «Мод», снаряжавшаяся к новому походу на север. С той же быстротой, с какой эта новость дошла до меня, я пришел к определенному решению. Такую машину я должен достать, чего бы это ни стоило! Машина была добыта, и лейтенант Омдаль назначен был летчиком. В мае 1922 года мы должны были, чтобы лучше ознакомиться с машиной, лететь на ней от завода в Нью-Йорке через всю Америку в Ситтл. Но мотор сдал, когда мы находились над городом Марион в Пенсильвании, и нам пришлось предпринять неожиданный спуск на тамошние нефтяные промыслы. Машина была совершенно испорчена. Спешно была добыта другая, посланная через Америку по железной дороге и прибывшая только во-время, чтобы успеть погрузить ее на «Мод». В то же время известная американская аэропланная фабрика Кэртис предоставила в наше распоряжение маленькую разведочную машину. Поэтому, когда «Мод» вышла в море в 1922 году, она была полностью оборудована не только для дрейфа через лед, но также и для исследований с высоты. Аэроплан Кэртиса должен был служить для разведки и всё время сопровождать «Мод». Я возлагал на него бесконечно большие надежды. Пока «Мод» проникала в лед и занималась обследованием моря, льда и воздуха, мы с Омдалем были высажены на северном побережье Аляски, откуда должны были попытаться проникнуть, как можно дальше, в неведомые области к северу от этого берега. Но из-за бурной погоды, стоявшей летом и осенью, мы с Омдалем не могли сняться с места, как нами было намечено, а должны были построить дом и перезимовать на Аляске.

В мае 1923 года мы были готовы к полету, но при первом пробном полете Юнкерс сломал себе всю нижнюю часть при посадке на землю и оказался настолько помятым, что всякую надежду на починку приходилось совершенно оставить. Несколько лучше обстояло дело с маленькой машиной на борту «Мод». В телеграмме по радио сообщалось, что аэроплан два раза поднимался в воздух с Оддом Далем в качестве пилота и Вистингом в качестве наблюдателя, но разбился при втором спуске. Оба эти полета были незначительны по продолжительности, и едва ли во время них была обследована сколько-нибудь большая площадь. Но во всяком случае оба эти летчика были первыми, кто летал над настоящим пловучим льдом. Таким образом, мы услышали впервые от них о больших трудностях, которые представляет полет в этих областях.

Виды на дальнейшее были не радостны. При моем возвращении в Ситтл у меня были две пустых руки плюс один разбитый аэроплан, которого никто не хотел брать. Но я не сдавался и продолжал работать, чтобы добыть новое оборудование. 1924 год шел, главным образом, на это; но без успеха. В сентябре этого же года я обратился к норвежскому Аэроклубу и предложил работать вместе; меня встретили с распростертыми объятиями. Пока Аэроклуб делал все, что возможно у нас на родине, я поехал в Америку. Я уже прочел за океаном несколько докладов и

сидел однажды утром у себя в отеле, уйдя с головой в вычисления, сколько времени мне понадобится на то, чтобы при таком заработке уплатить всем кредиторам и начать новый полет. Результаты получились неутешительные. Я нашел, что если не произойдет ничего непредвиденного, то я смогу быть вполне готовым к отлету, когда мне стукнет 110 лет. И вот непредвиденное произошло! Зазвонил телефон, и какой-то голос произнес: «Вы капитан Амундсен?» (меня всегда называют в Америке капитаном, но так как там все кондуктора удостоены той той же почести, то я не придаю значения этому званию). «Да, он самый.—Хорошо—прозвучал опять голос: — я Линкольн Эльсворт». Вот каким образом я завязал знакомство с человеком, которому впоследствии стал обязан бесконечно многим. Аэроклуб будет несомненно согласен со мной, если я скажу, что без содействия Эльсворта экспедиция едва ли могла бы осуществиться. Этими словами я во все не намерен умалять большую и выдающуюся работу, которую произвел Аэроклуб. С глубокой благодарностью буду я всегда вспоминать имена трех членов правления, с которыми я непосредственно соприкасался: председателя д-ра Рольфа Томмесена и двух членов рабочей комиссии — д-ра Реста и майора Сверре. Благодаря их энергичной работе, а также любезной поддержке правительства, все было вполне налажено довольно скоро. Во время моего пребывания в Америке в течение всей зимы организационную часть работы в Норвегии несли на себе эти лица, тогда как ответственность за техническую часть падала на помощника начальника экспедиции — премьер-лейтенанта королевского норвежского флота Ялмара Рисер-Ларсена.

Рисер-Ларсен уже принимал участие в моей прошлой годней попытке организовать экспедицию, так что он был в курсе дела. Поэтому я с радостью и доверием мог перевести ему по телеграфу 85.000 долларов — дар Эльсворта — и попросил его заказать два аэроплана. Рисер-Ларсену оказывали содействие в его работе лейтенант флота Лейф Дитриксон и лейтенант летчик Оскар Омдаль.

Задачей новой экспедиции было проникнуть, как можно дальше, в неисследованную область между Шпицбергенем и полюсом и выяснить, что там находится или чего там не находится. Не только для того, чтобы констатировать нахождение там земли, — это задача географического исследования. Констатировать там нахождение океана точно так же очень важно для уяснения природы нашего земного шара. Благодаря исследованиям Нансена, герцога Абрुццкого и Пири мы, имеем достаточно оснований предполагать, что в этой части Ледовитого океана не существует никакой земли, но наше знание должно опираться на более солидное основание, чем предположения. Современные исследования требуют уверенности. Разве не пострадали наши карты этих областей, именно, из-за таких предположений? Там, где находится океан, предполагали нахождение земли, там где земля —

искали океан, всё на основании таких же предположений. Из-за этого произошло гораздо больше несчастий, чем обычно думают, и многие заплатили за это своей жизнью.

Кроме того, мы надеялись произвести ряд метеорологических наблюдений, которые, если бы даже и не привели ни к каким богатым научным результатам, то все же дали бы нам интересные сведения. Наконец, мы надеялись, пожать значительные и богатые плоды опыта, которые могли бы помочь нам, — да и другим, если бы те этого пожелали, — когда мы рано или поздно сможем пуститься в давно задуманное воздушное путешествие — Шпицберген — Аляска.

У нас было очень мало надежды проникнуть до самого полюса. Наш радиус действия был слишком незначителен. Кроме того, у меня не было ни малейшего интереса к достижению полюса, потому что я всегда считал, что Пири был первым, побывавшим там. Значение имеет лишь то большое расстояние, которое пролетаешь, и то обширное пространство, которое обследуешь.

9-го апреля были закончены все долгие и многочисленные подготовительные работы, и мы оставили Тромсе в 5 часов утра. У экспедиции было два судна. Моторное судно «Хобби», которое должно было доставить оба аэроплана на Шпицберген, и военный транспорт «Фарм», предоставленный государством в наше распоряжение. На борту «Хобби» находились Рисер-Ларсен, Дитриксон, Омдаль, фотограф Берге и механик завода Роллс-Ройс — Грин.

На борту «Фарма» — капитан Хагеруп, его помощник лейтенант Торкельсен, лоцман Несс, д-р Матесон, директор пизанских заводов Шульте-Фролинде с двумя механиками, Фойхтом и Цинсмайером, журналисты Рамм и Уортон, метеорологи д-р Бьеркнес и Кальбаген, а кроме того Девольд, повар Ульсен, парусник Ронне, лейтенант Хорген, аптекарь Цапфе, Линкольн Эльсворт и я. Пожалуй, покажется невероятным, но эту часть путешествия мы считали наиболее серьезной. Было еще раннее время года, и условия плавания между Норвегией и Шпицбергеном не могли не тревожить два таких суденышка, как наши. «Фарм» — это судно для плавания в свободном от льда море, при штиле и солнечной погоде. Но в апреле месяце нельзя рассчитывать на эти три фактора. Гораздо правильнее рассчитывать на массу льда, отсутствие солнца и бурную погоду, а для этого «Фарм» совсем неподходящее судно. «Хобби» больше походил на судно, годное для плавания во льдах и, при обычных условиях, мог бы справиться не хуже всякого другого, но наш случай был совершенно необычен. Колосальные ящики, в которых были уложены аэропланы, могли поместиться только на палубе, а вследствие этого «Хобби» в действительности стал весьма мало мореходным. Многие предсказывали нам смерть и гибель, и я должен сказать, что я иной раз сам готов был присоединиться к ним, когда видел, как ящики вздымаются кверху. При выходе из Тромсе «Хобби» уже утратил всякое сходство с пароходом. Он походил на кучу гигантских ящиков, которые плелись по океану.

Было решено, что оба судна будут держаться вместе.

Была глухая, противная ночь, когда мы покидали Тромсе, сырая и темная. Какой-то незнакомый кинооператор, следовавший с нами до Шпицбергена, вкладывал в дело всю свою энергию, ради такого дня — или, пожалуй, лучше сказать — ради такой ночи, которая, повидимому, действовала удручающе на его умственные способности, и крутил рукоятку изо всех сил. Если он намеревался изобразить черную, как смола, ночь, то, вероятно, это ему удалось!

Сейчас же за Скорё-Сундом на нас налетели сильные снежные шквалы, и так как метеорологи тогда же сообщили о приближении с запада центра непогоды, то я, вместе с капитаном «Фарма» Хагерупом, нашел наиболее разумным войти в Скорё-Сунд, стать на якорь и переждать. Метеорологи высказывали мнение, что непогода не будет продолжительной. «Хобби» был дан сигнал: «Мы станем на якорь у Скорё», и после того мы взяли курс на берег. В снежном шквале мы потеряли «Хобби». В 11 час. 45 мин. утра мы стали на якорь и ожидали, что вскоре увидим «Хобби». Из-за частых шквалов попеременно с сильным снегом видно было очень плохо. Мы тщетно ждали своего товарища.

В 4 часа пополудни центр непогоды прошел, и мы снялись с якоря и вышли в море. Мы шли под самым Птичьим островом, высматривая по всем углам «Хобби», но его нигде не было видно. Тогда бы мы поняли, что он, должно-быть, не разобрал нашего сигнала и взял курс на Медвежий остров.

Путешествие наше, несмотря на неизменную любезность офицеров и команды, не было приятным. Мы были так плотно набиты в каюты, как только вообще возможно набить в каюты человеческие существа. Когда же пароход начало качать и швырять, воздух стал сгущаться все больше и больше, — я имею в виду внутреннюю атмосферу, — а предметы, висящие перпендикулярно при обычных условиях, как, например, полотенце, пальто и т. д., вставать под прямым углом к стенам, то, конечно, нет ничего удивительного, что «существа» начали чувствовать себя не в своей тарелке; но, разумеется, морской болезнью никто не заболел! Я плаваю по морю свыше 30 лет, но еще не встречал до сих пор ни одного человека, который сознался бы в том, что он страдает морской болезнью. — «Что вы? Морская болезнь? Да ничего подобного, только немного болел живот или голова!». В своем дневнике я, правда, записал, что на борту было много страдающих морской болезнью, но я прошу у своих спутников извинения, если с моей стороны произошла ошибка. Я кроме того, столь правдив в дневнике, что делаю в нем заметку о неуверенности и в своей собственной твердости. Но это замечание, повидимому, могло касаться только одного меня! Ночь на 10-е апреля была особенно неприятна. Цапфе Эльсворт и я помещались в кают-компании. Цапфе сидел в уголке дивана и был довольно бледен, но утверждал, что он никогда не чувствовал себя лучше. Эльсворт и я лежали в своих спальных мешках, и

если судить по восклицаниям и движениям, которые я видел и слышал, то я, наверное, могу утверждать, что мы все находились в том же состоянии блаженства, что и Цапфе. Все, что у нас над головами могло сорваться с места, не замедлило это сделать. Стулья, всецело завладели кают-компанией. Номера которые они выкидывали в течение ночи совершенно непостижимы! Иногда они работали в одиночку, иногда действовали сплоченными массами. Какому-то ящику с сигарами удалось присоединиться к стульям и я помню, как сигары со свистом летали мимо наших ушей! Несмотря на бледность, Цапфе не совсем утратил хорошее настроение духа. «Мне кажется, товарищи, что я нахожусь в Гаванне», прозвучали спокойные и бодрые слова, когда первый заряд сигар попал в него. Я спросил, не удовольствуется ли он Бременом, но на это он не согласился. В кухне, которая находилась рядом с кают-компанией, как-будто разместился расширенный оркестр «джаз-банд». Какими инструментами в нем пользовались, для меня осталось невыясненным. Цинковое ведро во всяком случае старалось изо всех сил! К счастью, волнение немного улеглось на следующий день, и большая часть человеческих «существ» появилась на палубе, хоть и с бледностью на лицах и несколько потрепанным видом. Мимоходом я спросил одного из тех, у которого был особенно памятный вид, не страдал ли он морской болезнью, но этого мне не следовало делать. С холодным презрением он мне ответил, что ничего подобного с ним никогда еще не случалось! Что с ним случилось, спустя полминуты, когда ударом волны под корму его вклинило между двумя ящиками и принудило расстаться с последней частью завтрака, об этом я ничего не знаю. Конечно, не морская болезнь!

Удивительно видеть, как интересы людей могут изменяться в одно мгновение. Позавчера мы разгуливали по Тромсе, и никакие самые шикарные парфюмерные магазины, самые соблазнительные витрины колониальных или наилучше обставленных сапожных магазинов не могли заставить нас повернуть голову. А тут как-то днем один из членов экспедиции открыл свой чемодан, чтобы достать из него что-то. В одно мгновение он был окружен толпой любопытных. Повидимому, хозяин чемодана почувствовал себя польщенным неожиданными знаками проявленного к нему интереса и начал вытаскивать один предмет за другим. Сначала появилась трубочка с зубной пастой. Все шеи вытянулись, одна длиннее другой, чтобы хоть одним глазком увидеть этот поразительно странный предмет. Потом появилась плитка шоколада. Какие комментарии она вызвала, я не знаю, потому что мой наблюдательный пункт был слишком удален от этого места. Но знаю, что к плитке шоколада был проявлен самый бурный интерес. Затем появилась пара туфель. Будь они новыми и красивыми, я мог бы еще это понять, но то, что люди в состоянии проявлять какой бы то ни было интерес к таким старым, со сбитыми каблуками стоптаным туфлям, этого я со-

вершенно не могу постигнуть! Снежный шквал прекратил выставку.

С Медвежьего острова сообщили, что там нет льда, и мы могли подойти к нему ближе, не боясь натолкнуться на лед. В 4 часа утра 11-го мы прошли как-раз под южной оконечностью острова. Мы питали надежду, что, может-быть, нам удастся увидеть там «Хобби», но напрасно. Послали на Медвежий остров радио-телеграмму и просили понаблюдать за «Хобби», а также сообщить нам, если его увидят. Одновременно телеграфировали в Кингс-Бэй и просили сообщить о состоянии там льда. На высоте острова мы встретили юго-восточный ветер, который в течение дня разыгрался до свежего бриза. В 5 часов дня мы вошли в область мелкого льда, но повернули на запад и вскоре вышли на чистую воду. В 10 часов вечера при небольшом проблеске—увидели землю. Это был Квэд Хук в Кингс-Бэе. В 2 часа ночи мы подошли к кромке льда и ошвартовались у нее. Там уже находился маленький пароход «Кнут Сколорен».

Кингс-Бэй был свободен ото льда в течение всей зимы. Лед образовался только за последние два дня при температуре—26°C. Разумеется, мы сочли это большим несчастьем, так как решили, что это обстоятельство помешает нам подойти к угольной набережной и начать выгрузку наших судов. Однако, дальнейшее показало, что ледостав в Кингс-Бэе не только не был несчастьем для нас, но явился нашей первой и величайшей удачей.

В 10 часов утра я сошел на берег, чтобы сделать визит директорам угольной компании и выяснить, чем они могли бы нам помочь. Расстояние от того места, где пристал «Фарм», до набережной было добрых три километра. Поверх льда стояло много воды, и идти было тяжело. Нового Олесунда почти не было видно—валил густой снег. Только-что я подошел к набережной и стал карабкаться на нее со льда, как ко мне протянулась чья-то рука и встретила меня горячим, крепким пожатием, и приветливое «добро пожаловать» прозвучало мне навстречу. Это был директор М. Кнутсен, который вместе с другим директором общества П. Брандалем, оказывал нам гостеприимство во время всего нашего долгого пребывания в Кингс-Бэе.

Тотчас же было решено, что участники экспедиции сойдут на берег и разместятся там. Хотя в тесноте, но, как говорится, не в обиде.

Оставался один тягостный вопрос, который мучил меня чрезвычайно сильно: где же «Хобби»? Вечером я отправился на «Фарм», только-что поднялся на палубу и стал прогуливаться взад и вперед,—было, должно-быть около 7 часов вечера,— как вдруг подходит ко мне Хорген и говорит, что он видит что-то торчащее кверху изо льда и что по его мнению только «Хобби» может являть собой такой вид. Скорей навверх с биноклем! Да, совершенно верно: приближалось несколько огромных ящиков, продираясь через лед. «Хобби» я еще не мог видеть. Могу сказать, вот было ликование! Люди кружились и кричали: «Хобби»

идет! «Хобби» идет! Мигом вся команда была вызвана наверх, и под бурные крики «ура» «Хобби» в 8 часов вечера подошел к кромке льда. Всё на борту было в порядке. Порвая часть путешествия закончилась. Суда наши благополучно пришли в Кингс-Бэй.

Следующие дни были совсем зимними—шел снег при температуре ниже — 10°. Мы, все члены экспедиции, воспользовались случаем, чтобы перебраться на берег и устроиться по-домашнему на станции угольной компании. Столярная мастерская была прибрана, приспособлена под столовую и окрещена «Зеркальной залой». Здесь скипетр был в руках нашего заведующего столовой и провиантом, нашего аптекаря и кравчего.

Новообразовавшийся лед, препятствовавший нам подойти к пристани, мог бы быть для нас большой помехой, если бы капитану Иенсену со «Сколорена» 15-го апреля не надоело ждать и он не решил попробовать форсировать лед. Попытка увенчалась полнейшим успехом. Мне кажется даже сам «Сколорен» был весьма изумлен! Он с чрезвычайной быстротой пробился сквозь лед и вскоре уже стоял у набержной. «Фарм» и «Хобби» последовали за ним по полынье, и вечером мы все тоже уже были у набержной. К этому времени начался нардовый бриз при—13°C. Настоящая зима!

Уже на следующий день работа по выгрузке аппаратов на берег пошла полным ходом. Рисер-Ларсен наблюдал за этой работой при деятельной помощи своих товарищей и офицеров с «Хобби». К счастью лед здесь был так крепок, что можно было выгружать аэропланы прямо на него. Это было очень большим подспорьем, облегчавшим работу в высокой степени. Со льда их общими усилиями вытаскивали на берег по естественному скату и оставляли как-раз у мастерских станции, где в любое время можно было получить необходимую помощь.

Было радостно смотреть, как машины растут с каждым днем. Была еще другая работа, которая велась ежедневно при тех же самых трудных условиях и с той же неослабевающей энергией. Это была работа по наблюдению и предсказанию погоды. Какой бы ни дувал ветер, какой бы ни валил снег, как бы ни было пронизывающе холодно,—Бьеркнес и Кальваген всегда были за работой. Ничто, кажется, не могло утомить этих двух молодых ученых. Им помогал в их работе Девольд, который, главным образом был занят приемом радио-телеграфных сообщений от ряда станций в Европе Канаде, Аляске и Сибири. Предугадывание погоды находится еще в младенческом состоянии но нет никакого сомнения в том, что оно со временем делается господствующим фактором.

В числе других весьма занятых людей, которые, однако, располагали достаточным временем, чтобы дышать, были фотограф экспедиции Берге и журналист Рамм. Первого из них можно было постоянно видеть с фотографическим аппаратом в руках и штативом на спине. Он был вездесущ. Нельзя было высморкать-

ся, без того чтобы Берге не появился и не увековечил сего действия. Рамм осведомлял вселенную о ходе экспедиции. Стоило только что-нибудь сделать—об этом сейчас же телеграфировалось! Стоило только ничего не сделать—об этом тоже телеграфировалось! Злейшими его конкурентами были метеорологи. Не в том смысле, что они передавали мировой прессе новости, конкурируя в этом с Раммом. Нет, этого они не делали! Но они постоянно занимали, как это и вполне понятно, аппарат радиопередачи. Поэтому между ними возникал ожесточенный спор, что важнее: предсказание погоды или сообщение новостей? Метеорологи стояли за погоду, Рамм — за новости.

Я перехожу теперь к наиболее занятому члену экспедиции. Это был мой старый спутник по путешествию со времен «Фрама¹⁾» и «Мод» — парусник Ронне. С тех пор как он впервые начал работать у меня, т.-е. со времени экспедиции «Фрама» в 1910 году—таким образом, вот уже 15 лет—я не могу заметить, чтобы его работоспособность уменьшилась хотя бы в самой малейшей степени. Судя по тому, что он сделал в этот раз, я должен скорее подумать, что его работоспособность выросла еще больше. Он всегда вставал раньше всех и принимался за работу задолго до других. То он шил обувь, то штаны, то палатки, то спальные мешки. Он сработал лодки и сделал переплет на сани. Одно из его лучших достоинств, это—способность брать с собой в путешествие, все, что другие забыли взять. Нехватает у кого чего-либо, можно быть уверенным, что Ронне поможет ему выйти из затруднения. На этот раз его величайшая заслуга состояла в том, что он при нашем отлете на север дал мне длинный нож, сделанный из старого штыка, которому суждено было стать самым выдающимся инструментом для ломки льда. Во время нашего последнего обеда в «Зеркальной зале» он подошел ко мне и подарил мне этот нож. У меня же был превосходный финский нож, но я взял его подарок, чтобы не обидеть его. У меня было намерение отложить его в кучу оставляемых мною вещей, потому что нож был слишком велик для ношения. Но так или иначе нож нашел дорогу в мой мешок и позднее сослужил нам неоценимую службу. Целые тонны льда были убраны при помощи его с пути моими товарищами и мною. Когда я поеду в путешествие следующий раз, то возьму с собой по крайней мере дюжину таких ножей!

Наше пребывание в Кингс-Бэе началось, собственно говоря, с открытия «Зеркальной залы». Это было в воскресенье 19-го апреля. Вся мебель состояла всего лишь из длинного деревянного стола и четырех деревянных скамеек. Кроме того, по недостатку другого места, пришлось поместить в «Зеркальной зале» и кухню. Она была устроена у самого входа. Небольшой граммофон доставлял нам весь потребный «джаз». Он же, кроме того, поста-

¹⁾ Судно, на котором Нансен совершил свое полярное путешествие в 1893—1896 гг. В 1910 г. Амундсен ходил на нем к южному полюсу.

влял нам и музыку. Вечером в день открытия залы нас сидело вокруг стола 26 человек.

Мало приходится говорить о следовавших за сим днях. Один сменял другой совершенно так, как это полагается по календарю. Иные—скорее большая часть их—были чудесны: стояла солнечная погода, и дивно переливались краски в великолепных ледниках. В другие дни бывала пасмурная погода, с туманами и снегом. День, которого мы всегда больше всего ждали, было не воскресенье, как можно бы было думать, а пятница. Каждую пятницу в 5½ часов дня бывала паровая баня—настоящая шикарная паровая баня. Тепла жалеть не приходилось. Угля у нас было повсюду сколько угодно под ногами. С водой было похуже, но этого мы совершенно не замечали. Разумеется, баня пользовалась большой популярностью.

Кроме того, все эти дни происходила очень важная работа по укладке и подготовке провианта и разного оборудования для полета. Так как это, может-быть, интересно, то я приведу здесь свой список, как он был составлен:

Провиант		Дорожный мешок	
Пемикан	400 <i>г</i>	} на челове- ка в день.	1 смена белья. Дневник. Компас.
Шоколад	250 <i>г</i>		Спички. Растопка. Иглы и нитки.
Галеты	125 <i>г</i>		Снежные очки. Чашка и ложка.
Сухое молоко . . .	100 <i>г</i>		Трубка Табак. Вербка. Парусиновые
Молоко с солодом .	125 <i>г</i>		рукавицы.
Всего 1000 <i>г</i> — одно кило.			

Кроме того, на человека: 1 пара полярных сапог, 1 пара лыжных ботинок, 1 нож, 1 пара лыж, 2 лыжных палки, 1 лямка, спальный мешок.

Кроме того, на каждую машину полагалось: 1 лодка, 1 сани, 1 палатка, 1 аптечка, 1 примус, 30 л керосина, запасные ремни и веревка, 1 спиртовка Мета и таблетки к ней, 2 секстанта; 1 искусственный горизонт, набор навигационных инструментов, 6 маленьких и 4 больших дымовых бомбы, 1 котелок, запасные части для мотора, разные инструменты, 2 лопаты для снега, канат; 1 якорь для льда, 1 измеритель дрейфа, 1 солнечный компас, колышки для палатки, бинокль, метеорологические инструменты, 1 дробовик, 1 винтовка, 400 патронов, револьвер Кольта с 25 зарядами, осока, насос для бензина, шланг и ведро, воронки, фото-графические аппараты, фильмы, пластинки, паяльная лампа.

Мы с Эльсвортом ходили теперь ежедневно на беспроводную станцию угольной компании и принимали сигналы времени с Эйфелевой башни для проверки своих часов. У каждого из нас было по трое часов, которыми мы пользовались во время полета.

4-е мая был курьезный день, и он дал блестящее доказательство того, как мы стремились поскорее пуститься в путь. Метеорологи предсказывали в то утро «прекрасный случай», и мы не замедлили ответить: все готово. «Фарм» и «Хобби» получили при-

каз приготовиться к выходу в северном направлении, и все без исключения помогали приводить машины в порядок. Между тем поднялся пронзительный норд-остовый ветер, помешавший механикам закончить кое-какие мелкие заключительные работы. Поэтому нам пришлось отложить свой задуманный отлет до улучшения погоды. Тем временем суда приготовились, и на следующий вечер—5-го мая—«Фарм» и «Хобби» вышли к северу на рекогносцировку вокруг Датского острова, чтобы поискать, не найдется ли для нас удобного места для старта со льда. В этот вечер мороз был 18°C. Нельзя было производить никакой работы. 6-го числа мы получили радио-телеграмму с «Фарма» из Саус-Гэт, в котором сообщалось, что погода непостоянная и нам лучше бы переждать. Сообщалось также, что никакого там места для старта со льда не находится. Весь лед, который они повсюду видели, был в торосах и неровен, а стало-быть негодился для нас.

После того как машины были готовы к отлету, мы увидели совершенно ясно, что указанный фабрикой максимальный вес—2.600 килограммов на аппарат—будет значительно превышен. Мы убедились что нам для полета надо поднять минимум 3.000 кило, а может-быть и больше. Оба летчика, Рисер-Ларсен и Дитриксон, думали, что такой груз можно будет поднять со льда.

9-го «N 25» впервые оставил свою колыбель на Шпицбергене и сделал несколько пробных пробегов по льду. Все шло хорошо, и пилоты были очень довольны. 11-го утром пришел обратно «Фарм». Мы теперь решили воспользоваться первым же случаем, который предоставят нам метеорологи, чтобы отправиться в путь. Температура быстро и ровно поднималась в последовавшие за сим дни и было очевидно, что весна приближается.

Когда 21-го мая утром я высунул нос из окна, то сразу понял, без всяких оповещений со стороны наших «погодчиков», что день настал. Была чудесная летняя погода при легком береговом бризе—как-раз какую желали наши летчики. Старт был назначен в 4 часа дня. В это время солнце стояло благоприятно для наших солнечных компасов и оказывало нам величайшую услугу при полете. Уже за завтраком мы могли заметить легкое волнение в лагере. Многие из членов экспедиции, которые в иное время еще и не появлялись, когда я сидел за своим обычным завтраком, теперь уже поели и исчезли. Не нужно было и извещать их о том, что день настал. Каждый в отдельности заканчивал свои приготовления, и можно было время от времени видеть, как отдельные члены экспедиции с полными руками различных вещей частного характера направлялись к машинам, исчезали в них и потом появлялись снова с пустыми руками. Каждая из таких прогулок увеличивала перегрузку, и когда, наконец, была взята последняя булавка, то у нас оказался груз в 3.100 кило или приблизительно на 500 кило больше, чем допускала максимальная подъемная способность аэроплана. Все утро к месту старта шли толпы людей. Все, кто мог, хотели быть там.

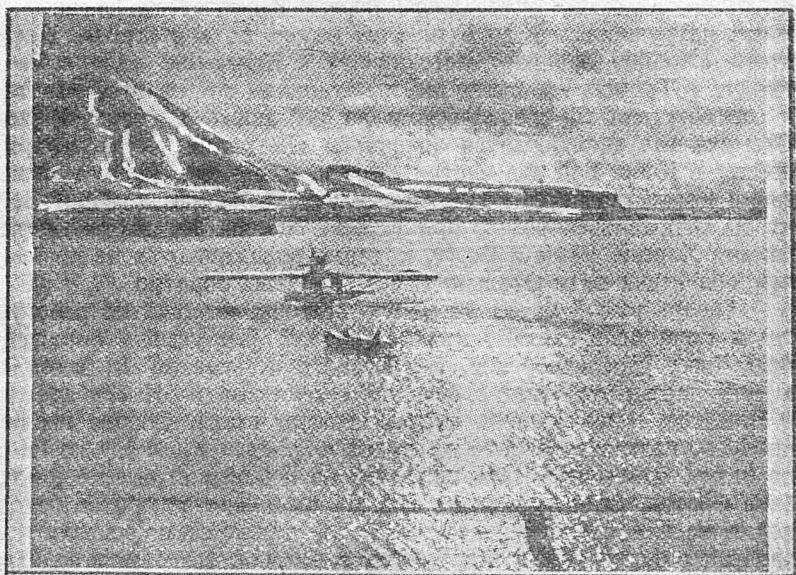
Обед состоялся в «Зеркальной зале», и если бы кто случайно зашел туда, то не заметил бы там ничего необычайного. Единственно, что занимало внимание ежедневных посетителей «Зеркальной залы», это были шесть термосов, выстроенных в ряд. В них был шоколад, составлявший вместе с коробкой чудного овсяного печенья—подарком фру Клаусен—нашу единственную пищу во время самого полета. Единственный, кто нарушил обычное течение обеда, был наш заведующий столовой. В качестве такового, он решил, что ему следует пожелать своим товарищам счастливого пути и поблагодарить за время, проведенное вместе. Так закончился последний обед, и «Зеркальная зала» снова приняла свой прежний вид столярной мастерской угольной компании.

Когда я прощался со своим уютным, милым пристанищем в доме директора компании, любезная экономка Берта сунула мне в руки два пакета. «По одному на каждую машину,—сказала она,—немножко провизии на дорогу!»

Если бы вы, Берта, знали, с каким чувством мы сутки спустя развернули пакет, поделили бутерброды и яйца на три равные части и медленно, осторожно, с мысленной горячей благодарностью наслаждались последней культурной едой на много времени вперед, то вы, наверное, были бы довольны!

В три часа дня мы все собрались у машин. Я уже и прежде замечал, что вполне готовым никогда не будешь. В четыре часа пускаются в ход все четыре мотора для разогревания. Для всех нас это знак, что теперь час уже близок. Оба солнечных компаса, которые были поставлены на 4 часа, пускаются в ход одновременно—и моторы гудят. Тем временем мы шестеро облачаемся в свои огромные тяжелые одежды для полета. Оба летчика и наблюдателя одеты одинаково. Толстое шерстяное белье, а поверх меховая одежда. Я лично больше всего боялся, что у меня во время полета будут мерзнуть ноги. Страшная быстрота, которая естественно вызывала сильный ветер, и низкая температура по всей очевидности должны были подвергнуть нашу обувь тяжелому испытанию. Не всегда опыт приходил мне на помощь в подобных путешествиях, но на этот раз я смог им воспользоваться. Во время предыдущих путешествий мне часто приходилось простаивать часами и производить наблюдения. Но когда температура, как это часто бывало, опускается до—50° и—60°С, то на ногах надо иметь что-нибудь совершенно особенное. И я открыл, что ноги будут совершенно защищены, если надевать хорошую теплую обувь, главным образом свободно сидящие кожаные чулки и кожаные сапоги — эскимосские камики — и затем натянуть на них огромные брезентовые сапоги, наполненные осокой так, чтобы она толстым слоем облегла ногу со всех сторон. На этот раз у нас не было такой эскимосской обуви, но вместо нее мы надели по паре тонких чулок и валенки, а поверх их натянули свои гигантские брезентовые сапоги набитые осокой. Результаты были блестящи. Мы не только не мерзли, но некоторые из нас даже

жаловались на чрезмерное тепло. На руках у пилотов были толстые кожаные рукавицы, которые вполне их защищали. У меня лично была только пара старых шерстяных перчаток, и то я их почти не надевал во время всего нашего путешествия, так как постоянно должен был писать. Механики были одеты легче, так как им все время приходилось быть в движении между помещением для бензина и моторами. Кроме того, им нужно было быть легко одетыми, чтобы пролезать через люк из танкового помещения вверх в гондолу моторов. После того как было покончено с облачением в теплую одежду, все члены экспедиции заняли свои места. В кабинках наблюдателей были наши места—Эльсворта и мое. В кабинках пилотов—Рисер-Ларсен и Дитриксона,



Самолет N 25 в Кингс-бее на Шпицбергене.

а в помещении моторов—обоих механиков, Фойхта и Омдаля. Таким образом, мое место было в кабине наблюдателя на «N 25» которая помещается в самой носовой части аппарата. Позади меня кабинка пилота Рисер-Ларсена и, наконец, в помещении для бензина позади него—Фойхт. В «N 24» распределение по тому же образцу: Эльсворт, Дитриксон, Омдаль.

Теперь нужно было попрощаться со всеми, и образовалась длинная очередь людей проходивших мимо машин.

Тем временем моторы трещали и работали полным ходом, и вот наступило пять часов. Что касается обоих судов, то им даны были следующие распоряжения:

1. Начальство над остающейся частью экспедиции принимает командир «Фарма», капитан Хагеруп. 2. В течение первых 14 дней после старта, когда экспедицию можно ждать обратно

на аэроплане, «Фарм» и «Хобби» держаться вместе на свободном фарватере около Датского острова, пока стоит хоть сколько-нибудь ясная погода на северном берегу. Если начнется пасмурная погода, то «Хобби» продвигается к востоку, насколько ему позволяет обстоятельство, однако не восточнее Ферлеген-Хука. 3. По истечении вышеупомянутых 14 дней со времени старта «Хобби» должен продвинуться на восток, если возможно до Нуркапа—мыс на северной оконечности Северо-Восточной Земли на Шпицбергене. По соглашению с «Фармом» предпринимается патрулирование, как можно ближе к краю льда. 4. С 26-го по 29-е мая «Фарм» остается в Кингс-Бэе для чистки котлов. 5. Суда, а в случае если «Фарм» до того будет отозван домой, — один «Хобби» остаются у северного берега Шпицбергена и продолжают патрулирование до 6 (шести) недель со дня старта. После этого «Хобби» забирает остающиеся в Кингс-Бэе материалы и уходит в Тромсе, где сдает их, и материалы отсылаются обратно в соответствии со специальными на сей предмет инструкциями. Отсылка эта производится аптекарем Цапфе. 6. Когда «Фарм» пойдет в Кингс-Бэй для чистки котлов, желающим членам экспедиции предоставляется возможность уехать на нем в Кингс-Бей, чтобы отправиться домой при первой okazji. Из этого исключаются Хорген, Рамм и Берге, которые возвращаются не раньше, чем оба судна окончательно будут отведены обратно.

Теперь уже 5 часов 10 минут. Моторы совершенно разогреты, и Грин одобрительно кивает головой. Его улыбка выражает полнейшее удовлетворение. Последнее рукопожатие и затем — в путь. Мотор работает с бешеной скоростью, и «N 25» дрожит и трясется. Наша машина первая возьмет старт. Сперва мы попробуем, нельзя ли начать полет вдоль фьорда к выходу из него, по ветру, чтобы избежать поворота на небольшой высоте в глубине фьорда. Если это не выйдет, то курс берется против ветра, прямо на Кингс-Бэйский ледник. Точно также было решено, что аппараты будут держаться вместе в течение всего полета. Что сделает один, то сделает вслед за ним и другой. Последний толчок, и «N 25» сдвинулся и медленно соскользнул по скату на лед фьорда. Путешествие началось. «Счастливо вернуться вам завтра!»—последнее, что доносится до меня, и с бешеной быстротой—1.800 оборотов в минуту—мы бежим к намеченному месту старта посреди фьорда. Вдруг мы видим, что лед трескается далеко впереди нас и вода бьет фонтаном. В один миг машина бросается в глубину фьорда, прямо на ледник, и развивает скорость до крайних пределов—2.000 оборотов. Это было одним из самых захватывающих моментов. Справится ли машина с большой перегрузкой, или же нам придется остановиться и облегчить ее? Пилот сидит у руля. Если бы он сидел за столом и завтракал, то едва ли бы был спокойнее. Но по мере того, как скорость растет, и мы приближаемся к леднику с бешеной быстротой, в спокойном взгляде как-будто больше определенности, рот—единое выражение воли и уверенности. Мы идем по льду с быстротой бури.

Скорость растет и растет, и вдруг... да, внезапно, происходит чудо. Резким рывком поднимает он аппарат вверх со льда. Мы в воздухе. Мастерски сделано! Мне кажется, что я ясно слышу, как напряженное состояние всех оставшихся внизу и с затаенным дыханием смотревших на нас, разрешается облегченным: «аах!» — чтобы затем вылиться в бурный клик восторга.

Опять спокойствие нисходит на человека, выполнившего столь мастерски свою задачу, и уже не оставляет его за все время нашего полета. Фойхт снует вверх и вниз между танковым помещением и моторами. Его обязанность осведомлять пилота обо всем: как работают моторы, сколько истрачено бензина и т. д. Все, повидимому, в полнейшем порядке.

У мыса Митра мы уже на высоте приблизительно 400 метров. То и дело я поворачивался и высматривал другую машину, но не мог ее заметить. Тогда наш аппарат кренится и делает полный поворот, чтобы снова направиться вдоль фьорда в поисках «N 24». Никогда нельзя быть ни в чем уверенным! Может, что-нибудь случилось с машиной во время попытки подняться на воздух. Быть может лед совсем проломился, или груз был слишком велик для аэроплана. Вдруг что-то засверкало в лучах солнца, что-то засияло. Это солнце играет на крыльях «N 24». Вот он летит к нам навстречу с бешеной скоростью; повидимому, всё на нем в порядке. Знай я тогда, что я теперь знаю, я на мгновение затаил бы дыхание и снял шапку перед человеком сидевшем у руля. Но об этом позднее, когда придет время! *) — Опять машина поворачивается, нос ее направляется к северу, и обе огромные птицы начинают вместе свой полет к неведомому.

Мои чувства в это мгновение—вихрь горячей благодарности, поклон и благодарный взгляд в сторону того, кто сидит как-раз сзади меня и выполнил этот блестящий мастерской подъем, и горячая тихая благодарность к тем внизу, кто только-что присоединился к нам. Глубокая и искренняя благодарность моим пятерым сотоварищам, которые все добровольно бросают жизнь на чашку весов, благодарность за то, что страшное ярмо снято, наконец, с моих плеч — насмешливое презрение, которое мне столько раз приходилось чувствовать за два последних года при моих постоянных неудачах, снято и исчезло навсегда. Даже если бы мы рухнули вниз, тут на этом месте, то все же печати серьезности нельзя было бы уже сорвать!

Мы быстро летели вдоль северо-западного берега Шпицбергена, где море под нами было совершенно свободно ото льда. Вот Магдалена-Бэй, вот Сауэс-Гэт с Мосским островом, и вот приближается Датский остров. Я знал их все со времени моей экскурсии сюда на «Гьойа» в 1901-м году.

1) У самолета № 24 во время старта в днище гондолы сломалось несколько заклепок и появилась течь. Пускаться в путь было рискованно. Но Дитриксон, чтобы не задерживать экспедицию решил лететь к северному полюсу на явно неисправном аппарате.

Через час полета мы находимся на траверзе Амстердамского бстрова. Но здесь нас встречает неприятность: туман густой как каша. Сперва он шел на нас ключьями с северо-востока—сырой и холодный. Затем гуще и гуще. Тем временем пилот взял руль высоты, и мы полетели над туманным одеялом. Вторая машина последовала за нами на меньшей высоте. Здесь я увидел самое оригинальное оптическое явление, которое мне когда-либо приходилось наблюдать, и без сравнения самое красивое. В стороне от нас в тумане я увидел полное отражение нашей собственной машины, окруженное ореолом из всех цветов радуги. Зрелище изумительно красивое и своеобразное!

По правде сказать, этот туман озадачил меня немало. Мы никак не ожидали его так рано встретить и во всяком случае не на таком большом пространстве. Он был не местного происхождения. Поле колоссальных размеров лежало перед нами. Целых два часа мы летали над ним, на расстоянии добрых 200 километров. Время от времени мы пролетали над крохотным просветом в нем,—ни разу он не был настолько велик, чтобы мне удалось применить измеритель дрейфа и измеритель скорости. Но эти просветы имели свой большой интерес. Глядя через них, я получал представление о характере лежащей внизу местности. Океан был тут заполнен очень мелкими льдинами со свободной между ними водой. Такое странное положение вещей продолжалось до самого 82° северной широты, и я был уверен, что судно со сколько-нибудь сильным мотором может пробиться до этой же самой широты. Немного после восьми часов туман внезапно начал расходиться и вдруг в одно мгновение исчез, а под нами и впереди нас открылась огромная сверкающая поверхность, знаменитый сплошной лед. Сколько только несчастий на протяжении ряда лет ты ни приносило, о бесконечное белое пространство, каких только лишений и каких только бедствий ты ни видало. Но ты также повстречалось и с теми, кто поставил ногу на твою шею и силой бросил тебя на колени. Не припомнишь ли ты Нансена и Иогансена? Не припомнишь ли ты герцога Абруццкого? Не припомнишь ли ты Пири? Не припомнишь ли, как они шли по тебе и всё же, хотя ты и сопротивлялось, поставили тебя на колени. Тебе следовало бы отнестись с уважением к этим людям! Но что ты сделало с теми многими-многими, кто безуспешно пытался вырваться из твоих объятий? Что ты сделало со многими гордыми судами, которые держали путь прямо в твоё сердце, чтобы никогда больше не вернуться домой? Куда ты их девало?—спрашиваю я. Никаких следов, никаких знаков—только одна бесконечная белая пустыня! Вполне естественно, что дума о месте спуска всегда занимает мысли авиатора. Моторы могут закопризничать в любое время, и если в этот момент нет места для спуска, то ему придется плохо. Но всё равно: куда ни кинь взгляд, нигде не было ни малейшего признака удобного для спуска места. Повсюду лед больше всего походил на огромное количество отдельных небольших участков, рассеянных по всей по-

верхности без конца, без краю. А между всеми этими участочками воздвигнуты высокие каменные заборы. При этом все как-раз иначе, чем должно было бы быть на самом деле. Заборы занимают значительно большее пространство, чем земля. Если бы еще она была ровная и гладкая, то это не поражало бы так глаза! Но гладких и ровных мест не было. Как-будто плуг оставил за собою следы повсюду между камнями и корнями. Иногда попадался маленький ручеек, но, боже мой, какой он был крохотный! Можно было бы перепрыгнуть через него, где угодно. Такой однообразной местности я никогда еще не видал. Не на чем отдохнуть глазу. Не будь я так занят различными наблюдениями и заметками, то, конечно, однообразное зрелище и монотонный гул моторов убаюкали бы меня. Но благодаря тому, что я был занят, я бодрствовал. Рисер-Ларсен признался мне позднее, что он немножко вздремнул. Это я отлично понимаю. У него была такая однообразная работа.

Средняя температура во время полета была, вероятно, около -13°C . «N 24» держался все время поблизости от нас, и нам не приходилось разлучаться. — Я несколько раз пытался брать высоту солнца, но совершенно безрезультатно. Солнце светило, но горизонтом вовсе нельзя было пользоваться. С искусственными горизонтами, прикрепленными к секстантам, — шаровым секстантам американской конструкции, — мы производили ряд испытаний в Кингс-Бэе, но результаты были очень неудовлетворительны — до такой степени, что нам пришлось совершенно отказаться от пользования этими приборами. Поэтому я был всецело предоставлен тому, что сама природа могла предоставить в мое распоряжение. Но природа не очень была любезна! Горизонта не было. Небо и лед сливались в одно целое.

Только спустя два часа после того, как я взял пеленг от Амстердамского острова, мне удалось проконтролировать скорость и дрейф. Что пришло за эти два часа? Да, это было довольно трудно сказать! Если не удастся определить дрейф и скорость, то, следовательно, невозможно найти и направление ветра, когда бешено несешься по воздуху с быстротою 150 километров в час... Совершенно прояснилось, когда мы вылетели из полосы тумана, лишь отдельные высокие перистые облака виднелись на востоке. Около 10 часов потянулась с севера тонкая пелена слоистых облаков, но так как она была тонка и высока, то это ничуть не мешало. Солнце попрежнему было ясно видно. Но по положению солнца и отклонению компаса было вполне очевидно, что мы значительно уклонились к западу. Поэтому не оставалось ничего иного, как начинать склоняться к востоку. Я никогда еще не видел ничего более пустынного и унылого. Я думал, что изредка покажется какой-нибудь медведь, который хоть немного нарушит это однообразие. Но нет — абсолютно ничего живого. Если бы я знал это, то захватил бы с собою блоху, только для того, чтобы иметь рядом хоть что-либо живое!

В 1 час 15 минут утра в ночь на 22-е мы долетели до первого свободного ото льда пространства, сколько-нибудь значительного по размерам. Это была не полынья, а целое озеро с узкими рукавами, расходящимися по различным направлениям. Оно давало нам первую возможность спуска. По циркулю мы должны были быть по крайней мере на 88° северной широты, но, что касается долготы, то тут мы были в полном недоумении. Что мы уклонились к западу, это было несомненно, но насколько? Так как Фойхт в то же время сообщил, что половина всего запаса бензина уже использована, то мы нашли, что нужно попробовать спускаться. Поэтому мы решили спускаться, сделать необходимые наблюдения для определения своего местонахождения, а потом действовать сообразно с обстоятельствами. Теперь возник вопрос, куда нам спускаться? Разумеется, спуск на воду был самым безопасным, поскольку дело касалось самого спуска, но тут опять являлось возражение, что лед может закрыться и раздавить нас раньше, чем мы успеем снова подняться на воздух. Поэтому мы все были согласны с тем, что поскольку встретится возможность, мы будем садиться на лед. Для того, чтобы обследовать местность как можно тщательнее, мы начали спускаться большими спиралями. Во время этого маневра в заднем моторе начались сильные перебои, и это изменило всё положение. Вместо того, чтобы выбирать, мы должны были брать то, что подвертывалось. Машина была еще слишком тяжела, чтобы держаться в воздухе с одним мотором. Необходимо было спускаться без промедления.

При той небольшой высоте, на которой мы теперь держались, мы не могли долететь до главного озера, а должны были удовольствоваться ближайшим рукавом. Он был не особенно привлекателен — переполнен салом и мелкими льдинами. Но, как было сказано, у нас не оставалось иного выбора. При таких-то обстоятельствах и нужен хладнокровный, спокойный пилот, не теряющий рассудка и способный сразу составить себе ясное представление об обстановке и без волнения действовать сообразно с нею. Малейшее колебание и игра была бы проиграна! Рукав по своей ширине как-раз подходил для машины, так что опасность крылась не в этом. Нет, опасность заключалась в высоких торосах, стоявших по обеим сторонам! Нужно было быть мастером своего дела, чтобы провести аппарат благополучно между торосами и спасти несущие поверхности. Мы спустились, так, что лед затрещал и захлопал, и затем началась погоня за разрешением, вероятно, труднейшей задачи, представлявшей когда-либо авиатору. Для нас было счастьем, что мы опустились среди сала, потому что оно несколько замедлило нашу скорость, но, с другой стороны, это ослабило маневренную способность аэроплана. Мы проносимся мимо тороса на правом берегу. Машина кренится и уклоняется влево, так что несущая поверхность почти касается тороса, проносится над ним и вздымает лежащий на нем снег. Берегись! Мы несемся на другой торос

с левой стороны; он выглядит еще более внушительным и грозным. Убережемся ли мы от него? Напряжение велико для того, кто является только зрителем. На пилота, повидимому, это не производит ни малейшего действия. Он совершенно спокоен — непоколебим. Если я скажу, что мы миновали торос № 2 всего лишь на миллиметр — в этом не будет никакого преувеличения. Каждое мгновение я ждал, что левое крыло разлетится вдребезги. Скорость нашего бега теперь быстро убывала в толстом слое мелкого льда, и мы остановились в глубине рукава, почти уткнувшись носом аппарата в торос. Не дойдя опять на миллиметр! Чуть быстрее, и мы разворотили бы себе нос!

Пока что всё хорошо. Мы еще живы. Но что же собственно говоря, представляло собою это место? Рукав заканчивался небольшим расширением, окруженным высокими торосами, и мы стояли в этом расширении хвостом к выходу, а носом к одному из торосов. Мы выскочили на лед и осмотрелись. Что нужно делать? Только одно! Попробовать выйти отсюда как можно скорее. Если лед сомкнется, то мы приговорены к смерти через несколько минут. Прежде всего надо было повернуть сейчас же машину на 180°. Смею сказать, что мы вложили в работу все свои силы и попробовали различные методы, но все напрасно. Сало и мелкий лед присасывались крепко к аэроплану, и он лежал как в клею. Если нам удавалось повернуть аппарат хотя бы на несколько сантиметров, то весь лед следовал за нами. Если же отпускали аэроплан, то он снова принимал свое прежнее положение, а за ним и льдины. Ах, как мы работали и боролись! Но нам пришлось — по истечении нескольких часов — бросить этот план и взяться за другой. Однако, еще раньше этого мы должны были определить, где мы находимся. Наблюдения дали 87° 43' северной широты и 10° 20' западной долготы от Гриничского меридиана. Наше предположение о западном дрейфе оказалось правильным.

В 8 часов утра мы решили, что заслужили немного пищи и отдыха. Но, прежде чем мы могли с чистой совестью предаться этому удовольствию, нам нужно было сделать два дела. Во-первых, перенести весь провиант и снаряжение на массивный лед на тот случай, если аэроплан начнет затираться, и, во-вторых, посмотреть кругом, не видно ли где «N 24» и наших товарищей. Тот небольшой запас снаряжения и провианта, который мы имели, был выгружен на лед в течение нескольких минут, а затем мы отправились осматривать лед в бинокль с вершины самого высокого тороса. Нам казалось, что мы слышали выстрел после высадки, однако, не были в этом уверены. Так много звуков на льду походит на выстрелы! Когда я, во время нашего спуска, в последний раз взглянул на «N 24», он летел очень низко и был по другую сторону свободного ото льда пространства. Если это было правильно, то нам следовало искать его в южном направлении. Но как мы не смотрели, мы ничего не могли увидеть. Слоистые облака лежали теперь тоже значительно ниже, чем это

было, когда мы спускались, и отдельные снежинки уже начинали, кружась, падать. Температура была около — 15° С.

Мне никогда не приходило в голову, что нашу машину можно приспособить для жилья, но теперь это приходилось сделать. Аэроплан делился на пять помещений. Первое — кабинка наблюдателя — было слишком мало для жилья в нем. Номер 2 — кабинка пилота — могло служить отличным местом для сна одним или двоим. Номер 3 — отделение для бензина — было полно, и им нельзя было воспользоваться. Помещение номер 4 лучше всего отвечало данной цели, и здесь мы решили кроме спальных мест устроить также и свою кают-компанию. Это помещение было длиной около 4 метров и суживалось в кормовой части к хвосту. Я думаю, конструктору никогда не приходило в голову мысли о кают-компании, когда он делал расчет этой части аппарата, но, право, она была словно специально для этого создана! Даже нашему примусу было отведено там место! Помещение номер 5 было расположено совсем в хвосте, и туда входили через круглую дверь в стенке. Это помещение было длинное, узкое и темное, так как в нем не было окон, как в других отделениях. Оно вполне годилось бы в качестве спальни для одного человека, если бы только не мешали шпангоуты, которые были там расположены очень близко друг к другу. Итак, мы зажгли в кают-компании примус и вскоре уже могли приняться за первый завтрак из шоколада и галет. Здесь внутри было очень уютно, пока можно было поддерживать тепло, а мы могли это делать вначале, пока еще думали и надеялись, что наше пребывание во льдах будет кратковременным. Дело в том, что мы взяли с собой несколько маленьких бензиновых грелок и при помощи их поддерживали температуру очень хорошо.

После завтрака мы разошлись по своим спальным помещениям: Рисер-Ларсен, как всегда не думая о самом себе, занял помещение в хвосте. Как он перенес четырехнедельное пребывание там — остается для меня загадкой! Наверное, у него до сих пор на теле пять синих полос от пяти шпангоутов. Фойхт устроился в кают-компанию, а я в кабине пилота.

На первый раз мы разрешили себе не очень долгий отдых. В 10 часов мы были уже снова на ногах. Мы опять попробовали повернуть машину кругом, но сейчас же оставили это намерение для другого плана, а именно — как можно скорее увезти машину в безопасное место. В любой момент и без всякого предупреждения наше свободное пространство между льдами могло снова закрыться и раздавить нас, как давят орех. Чтобы предохранить себя от этого, мы решили вытащить аэроплан на торос, у которого мы находились. С первого взгляда это могло показаться безнадежным. Сперва нужно было снести прочь торос, а потом устроить наклонную плоскость. «Но чем, собственно, мы будем работать?» — мог бы кто-нибудь спросить. — Да, вот в том-то и штука! Ведь при старте у нас была перегрузка в 500 кило, и поэтому мы должны были ограничивать себя во всех отношениях.

О том, чтобы тащить еще с собой целую кучу разных инструментов для уборки льда, которыми мы, по всей вероятности, не стали бы пользоваться, нечего было и говорить. Мы рассчитывали опустаться на годный для этой цели лед и подниматься с удобного же льда. Такого же положения, в каком мы оказались, никто и во сне не видал! — Итак, мы начали с осмотра наших инструментов, выбирая подходящие: 3 финских ножа, 1 большой нож, 1 скаутский топорик, 1 якорь для льда, в случае нужды могущий сойти за кирку и, наконец, одна большая и одна маленькая лопата. Перед нами был только один выход, и он заключался в том, чтобы отвести машину в безопасное место, а для достижения этой цели нужно было скрыть прочь торос и выравнять льдину, хотя бы нам пришлось работать просто голыми руками. Так как мы были совершенно неопытны в такой работе, и она свалилась на нас совершенно неожиданно, то вначале мы работали несколько неуклюже. Но мы вложили в работу всю свою волю, и при невероятной выдержке нам удалось разделаться с торосом. Позднее мы срывали подобный торос в баснословно короткое время.

Время от времени мы прерывали работу, чтобы подняться на верхнюю часть машины или на вершину тороса и посмотреть по сторонам, не видно ли наших товарищей. Ведь, все могло случиться на такой неровной поверхности! А за приемом пищи мы обсуждали всякие возможности. Может-быть, произошло несчастье при спуске? Может-быть, они сочли совершенно невозможным спуск в таком хаосе?

Уже на другой день мы вполне приготовились к походу до мыса Колумбия¹⁾), т.-е. сани были оплетены и приведены в полную готовность, так что мы через самое короткое время после решения могли бы уже тронуться в путь, если бы лед раздавил аппарат. Нашего провианта по расчету должно было бы хватить на целый месяц, считая по одному килограмму в день на человека. Но так как мы отнеслись серьезно к своему положению, то начали сейчас же урезывать себя, и, спустя короткое время, наш паек был доведен до 300 граммов в день на человека. Конечно, этого было бы недостаточно для значительного промежутка времени, но на короткий период можно было выдержать. В первые дни мы все чувствовали слабость, но, повидимому, и к этому тоже можно привыкнуть. Мы заметно худели с каждым днем и затягивали на себе пояса всё больше и больше. Мой пояс, который во время нашего пребывания в Кингс-Бэе часто стеснял меня, очень скоро стал мне велик, хотя был одет поверх моей тяжелой меховой одежды. Наши спальные принадлежности состояли из легких спальных мешков из оленьей шкуры, предназначенных только для летнего пользования. Многие из нас поэтому сначала жаловались на холод, так как температура держалась приблизительно на — 10° С. Но нужен также опыт для пользования спальным мешком, и тот, кто напрактиковался, может провести покойную ночь в тепле, когда

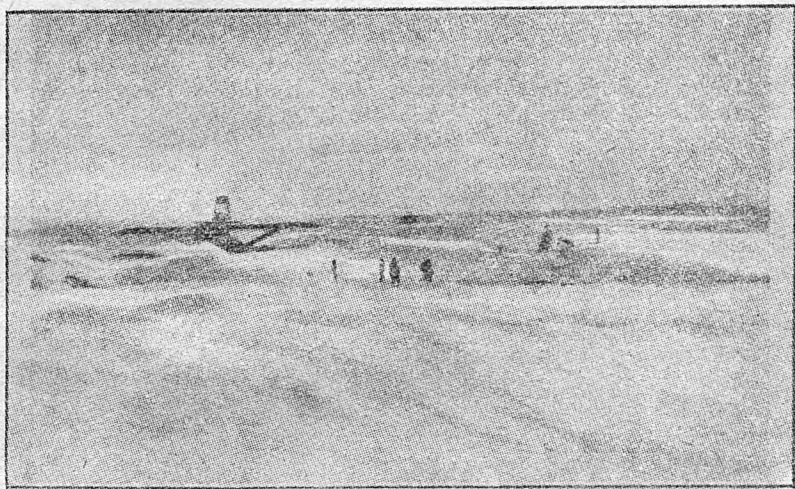
1) М. Колумбия на о. Гренла дии.

другой, не обладающий опытом, будет мерзнуть. Дело в том, что, залезая в спальный мешок, надо в нем хорошенько устроиться и забраться в него как следует. Часто можно видеть, что тот, кто незнаком со спальным мешком, залезет в него только наполювину и потому проводит в нем беспокойную ночь.

Уже 23-го мы могли ходить по вновь образовавшемуся в нашем заливишке льду. Мы рано взялись за работу в этот день и принялись за вырубку ската. Во время небольшого перерыва я взял бинокль и залез на верхнюю часть аэроплана, чтобы осмотреть весь горизонт в поисках «N 24». Кто может описать мою радость, когда я почти сейчас же увидел его. Он стоял в юго-западном направлении по другую сторону большого озера и на вид был в полном порядке. Немного левее была разбита палатка, а еще немного подальше развивался на высоком торосе флаг. Это была радостная весть для моих товарищей, и в один миг мы подняли свой флаг. С волнением я наблюдал в бинокль, заметят ли они нас. Да, конечно! Не прошло и нескольких мгновений, как я увидел, что там зашевелились. Они бросились к своему флагу, схватили его, и вскоре мы вошли с ними в связь. К счастью, оба наших пилота умели сигнализировать. Расстояние между нами было еще слишком велико, чтобы можно было семафорить, поэтому пришлось прибегнуть к системе Морзе. Но, хотя это и занимало больше времени, однако дело пошло хорошо. Дитриксон сообщил, что его аэрплан уже при прибытии из Кингс-Бэя получил серьезную течь, но он надеется, что они всё же справятся. Мы могли сообщить им, что наш аэроплан пока еще совершенно невредим. Более подробных сообщений на этот раз не делалось, и мы продолжали работать целый день над устройством ската.

24-го мы продолжали ту же самую работу. Большая часть этого льда была тверда, как кремь, и унас ушло много времени на то, чтобы срыть его. После полудня я внезапно обнаружил в бинокль необычайно большое оживление в лагере на той стороне. Я видал, как там бегали взад и вперед и над чем-то работали. Спустя некоторое время они надели лыжи, вскинули на спины огромные тюки и пустились в путь по направлению к нам. Это была приятная неожиданность. Вот этого-то я как-раз и желал, не высказывая, однако, своего желания, пока они продолжали работать над своим аппаратом. Если бы они каким бы то ни было образом смогли подготовить свой аэроплан к отлету, то я, разумеется, не стал бы мешать их работе. Мы чрезвычайно нуждались в их помощи для работы по спасению нашего аппарата, но, как я сказал, пока они работали над своим аппаратом, мы не могли просить их о помощи. Я с волнением следил за ними в бинокль. По тому, как они перебирались через торосы, я ясно понял, что у них на спинах чудовищные по тяжести тюки. Однако, направление, по которому они к нам шли, мне не понравилось. Они держали свой путь прямо на свежее замерзший лед на полынье, а в солидности его я сильно сомневался. Правда, лед в нашем маленьком заливишке был достаточно крепок, но этого нельзя было ска-

зять относительно льда на большой полынье. Я затаил дыхание, когда они сошли со старого льда на новый. Это могло кончиться плохо и стать фатальным. К счастью, они были настолько осторожны, что держались у самого края старого льда. К моему облегчению, они остановились, когда очутились как-раз напротив нас, и сбросили ношу. Я решил сперва, что они хотят отдохнуть, но был приятно изумлен, увидав, что они вытащили два флага и сделали знак для сигнализации семафором. Они были теперь на таком расстоянии от нас, что этот способ общения был уже возможен. Рисен-Ларсен приготовился в одно мгновение, и переговоры начались. Наши товарищи сообщали, что им одним не удалось привести в порядок свою машину, и спрашивали, не перейти ли им к нам. Так как они, очевидно, намеревались перейти по новообразовавшемуся льду, то мы поспешили ответить, что лучше



Самолет № 25 во льдах. Амундсен и его спутники выравнивают площадку для разбега № 25.

бы им вернуться и еще раз поразмыслить. В результате мы условились переговорить по семафору еще раз на следующее утро в 10 часов. С большим облегчением я увидел, что они снова перешли на старый лед.

25-го мая нам удалось втащить машину на скат, так что теперь она лежала всей своей тяжестью на старом льду. Этим уже много было выиграно, так как возможное давление льдов, вероятно, только выпихнуло бы нас выше, но нам бы ничуть не повредило. В 10 часов утра мы вступили в переговоры по семафору. Дитриксон сообщил, что положение дел у них несколько улучшилось. Мы же попросили их, когда они справятся со своей работой, перейти к нам и помочь. Я бы предпочел, чтобы они шли к нам сейчас же, но мне не хотелось мешать им в их работе. Пока мы

беседовали со своими товарищами, морской заяц (род тюленя) выставил голову из маленькой проруби. Я был поражен. Тюленя на 88° северной широты я никак не ожидал!

С очень приятным чувством мы уписывали вечером свой шоколад. Положение наше значительно изменилось к лучшему. Хотя мы еще не были в полной безопасности, но зато нам ясно было, что мы сможем добиться ее, если будем работать. Пребывание в заливчике было прямо-таки кошмаром. Высокие торосы все время точили на нас зубы.

День 26-го мая был полон событиями. Он начался при пасмурной погоде и при температуре — 10° С. Лед по обоим берегам большой полыньи был в оживленном движении в течение ночи, и оба аппарата придвинулись друг к другу значительно ближе. Поэтому мы могли теперь без всякого затруднения видеть все, что делалось в другом лагере. Мы работали, как обычно, над устройством ската и надеялись в течение дня совершенно вытащить аэроплан на твердый лед. В три часа дня на другой стороне началось движение, и мы вскоре поняли, что наши сотоварищи готовились к переходу к нам. Большая полынья значительно уменьшилась за ночь, и можно было повсюду проследить взором границы старого льда. Поэтому, когда мы увидели, как наши товарищи пустились в путь, мы были вполне уверены, что они решили держаться старого льда. Мы знали, что это будет тяжелый путь, путь нескольких часов. И поэтому, увидя, что они тронулись, мы опять взялись за свою работу.

Кто может описать мое изумление, когда вдруг кто-то говорит: «Смотрите, вон они где уже!» Таким образом, через 20 минут после того, как они покинули свой лагерь, они уже почти перешли через лед и подходили к нам. Мы видели, как они с большим трудом пробирались через торосы в 200 метрах от нас. Но тут мы поняли, что они не смогут дойти до нас из-за маленькой узкой полыньи, которая лежала между ними и нами. Поэтому мы с Рисер-Ларсеном бросили свою работу, взяли брезентовую лодку и отправились к ним навстречу. Мы успели спустить лодку на воду, и Рисер-Ларсен сел в нее, чтобы переправиться через полынью и перевезти одного за другим наших приближающихся товарищей.

Пока он с веслом в руках пробивался среди мелких льдин, а я в ожидании стоял на старом льду, вдруг меня переполошил страшный крик — крик, потрясший меня до мозга костей и заставивший даже мои волосы подняться дыбом! За ним последовал ряд воплей, один другого ужаснее и отчаяннее! Я почти не сомневался в том, что по другую сторону тороса разыгрывается ужаснейшая драма. Кто-то, должно-быть, тонул! Я стоял и принужден был слушать эти крики, не будучи в состоянии пошевелить пальцем, чтобы помочь. Положение казалось безнадежным. Когда крики мало-по-малу замерли, я подумал: «Ну, теперь кончено! Но сколько же утонуло и кто?» И вдруг из-за тороса показалась голова! «Нет, значит, к счастью, не все трое утонули!» — Но тут

появилась еще одна голова, а за нею, наконец, еще одна. Они были тут все трое! Сказать, что я обрадовался, нельзя — это слишком слабое выражение. Двое первых отряхивались, как собаки, а третий вел себя нормально. Рисер-Ларсен быстро перевез их через полынью. Дитриксон и Омдаль были мокры до костей, но Эльсворт сух. Сейчас же мы привели их на борт аэроплана, и там мокрое белье было переменено на сухое.

Я был настолько хитер, что захватил с собой для разжигания наших примусов чистый винный спирт. Теперь я лукаво улыбнулся про себя: славная была выдумка! Когда они пришли к нам, то зубы у них так стучали, что они не могли говорить. И это было вполне понятно. Упасть в ледяную воду и быть вынужденным провести потом 10 минут при температуре—10° С на легком свежем ветерке — это нечто такое, что может любого человека заставить продрогнуть до мозга костей. Только хороший глоток 97° спирта, повидимому, спас их от неприятных последствий. Чашка горячего шоколада сотворила бы тоже чудеса, но надо 20 минут, чтобы сварить его! А добрая чарочка была уже готова!

На этот вечер работа была оставлена, и мы все собрались в кают-компанию, чтобы расспросить друг друга. Когда трое наших товарищей оставили свой лагерь в 3 часа пополудни, имея на спине ношу, приблизительно по 40 килограммов каждый, они надели на себя спасательные пояса и пошли на лыжах, однако, не завязывая на ногах пяточных ремней. Увидев, что идти по старому льду тяжело из-за встречающихся маленьких открытых полынй, они решили попытать счастья и пойти напрямик через новый лед. Дело пошло лучше, чем можно было ожидать, и они дошли как-раз до старого льда, но старый лед с нашей стороны был такой бугристый и так трудно было по нему идти, что они предпочли направиться вдоль него по новому льду. Омдаль шел впереди, за ним Дитриксон и, наконец, Эльсворт. Первым провалился сквозь лед Дитриксон; собственно говоря, не провалился, а просто-напросто прямо очутился в воде. Эта тонкая корка льда большая предательница! Она исчезает под ногами беззвучно. Дитриксон, очутившись в воде, издает, как это и следовало ожидать, крик, и Омдаль оборачивается посмотреть, что случилось. В то самое время, как он это делает, он проваливается сквозь лед, и вот они оба барахтаются в воде! С изумительным присутствием духа и ни минуты не помышляя о себе самом, кидается к ним Эльсворт, вытаскивает Дитриксона и вместе с ним спешит к Омдалю. Они добегают до него в самый последний момент, срезают мешок и вытаскивают товарища. Он вцепился ногтями в лед и крепко держался, в глубоком отчаянии, но все, что он делал, мало ему помогало, потому что течение оттаскивало его ноги под лед и затащило бы всего его под лед совсем, если бы помощь не подоспела как-раз в это мгновение.

Нет никакого сомнения в том, что Эльсворт спас от гибели всю экспедицию. Позднейший опыт показал нам, что без соеди-

ненных усилий шести человек мы никогда бы не доставили домой «N 25».

И затем мы услышали от Дитриксона историю об их отлете из Кингс-Бэя, как он, несмотря на то, что знал о том, что шов на дне лопнул, решил продолжать полет, чтобы не задержать «N 25», который уже был в воздухе. Он думал, что уж лучше рискнуть жизнью, чем остановить полет. Я знаю, что найдутся люди, которые пожмут плечами и скажут: безрассудство! Я же снимаю шляпу и говорю: мужество, выдающееся, блистательное, непреклонное мужество! Ах, если бы у нас было много таких молодцов! Увидев, что мы спускаемся, они приготовились к тому же самому. Но Дитриксон знал, что вода хлынет водопадом внутрь аэроплана, как только он спустится, и поэтому стал снижаться по направлению к старому льду, на который, как думал, можно будет потом вытащить машину. Спуск же на такой лед он считал совершенно невысказанным. Им также удалось предотвратить, насколько возможно, течь, и они наполовину вытащили машину на старый лед и тем самым спасли ее. Большая часть вещей, которые с ними были, разумеется, подмокла, и всё пришлось вывешивать для просушки. Может показаться странной просушка вещей при -10°C , но вещи очень скоро просохли после того, как их развесили на темносерой стенке аппарата. С этого момента все шестеро поселились на борту «N 25». Дитриксон и Омдаль расположились в кают-компании вместе с Фойхтом. Эльсворт — в кабинке пилота вместе со мной. Не особенно удобные места могли мы им предложить, но на 88° северной широты люди не так привередливы! Трое живших в кают-компании должны были каждый вечер раскладывать на полу лыжи, чтобы было на чем лежать.

27-го мая мы все шестеро принялись за окончательную работу по вытаскиванию машины на безопасное место. Как работалось теперь весело и легко, когда мы все были вместе! Думы о том, что делается сейчас с другими, часто действовали на нас угнетающе, когда мы были отделены друг от друга. А теперь мы взялись за работу со смехом, с песнями, и никто бы не подумал, что мы заключенные, сидящие в самой надежной тюрьме из возведенных природой. Вначале у нас у троих была только одна цель перед глазами: вытащить «N 25» на ближайший крепкий лед. Скат был у нас готов к тому времени, когда другие подошли к нам, но вытащить по нему машину наверх нам бы одним не удалось. Но теперь мы сразу расширили свои планы, а именно — решили вытащить аппарат на льдину, которую мы обследовали и которая оказалась в высокой степени подходящей и надежной. Чтобы дойти туда, мы должны были перетащить машину через лежащую на нашей дороге льдину. Для этого нам нужно было прежде всего убрать с пути ряд торосов и неровностей, а также засыпать два рва или трещины двухметровой ширины. Рисер-Ларсен оказался специалистом по возведению всех этих мостов и гатей. Казалось, всю свою жизнь он ничего другого и не делал! Обе трещины были заполнены, место совершенно расчищено, и

в 8 часов вечера мы уже везжали под громкое «ура» на толстую надежную льдину, где могли чувствовать себя в полнейшей безопасности, или постольку в безопасности, поскольку могли ее себе обеспечить. Измерение глубины по звуковому методу дали нам на следующий день 3.750 метров. Если к этому добавить, что мы могли во время спуска обозреть местность до $88^{\circ} 30'$, то мне кажется, что, опираясь на наблюдения Пири, мы должны с большой вероятностью предположить, что в норвежском секторе Ледовитого океана не существует никакой твердой земли. Но высказаться по этому поводу вполне определенно можно лишь тогда, когда кто-нибудь перелетит через полюс.

В ночь на 29-е мая свободное пространство во льдах значительно уменьшилось, и расстояние между обоими аэропланами в этот день едва ли превышало один километр по воздушной линии. Вечером Дитриксон, Эльсворт, Фойхт и Омдаль пошли туда как для того, чтобы присмотреть за аппаратом, так и для того, чтобы забрать, если будет возможно, хоть сколько-нибудь бензина. Но лед был в движении, и им пришлось сделать большой обход, чтобы вернуться обратно. Бочку с бензином, которую они пытались привести с собой, им пришлось оставить на льду. «Как только мы переправим сюда две бочки бензина» — говорю я в своем дневнике — «мы отправимся на Шпицберген. На основании нашего промера глубины и прочих наблюдений мы можем вывести заключение, что местность отсюда и вплоть до полюса — совершенно одинакова везде: подвижный лед, подвижный лед и подвижный лед. А что же нам там делать? Констатировать? Нет, игра не стоит свеч! Но, может-быть, будет еще труднее найти место, чтобы подняться на воздух отсюда! Положение не ахти какое, но обстоятельства могут быстро измениться».

Прошел следующий день, и нам посчастливилось перевезти благополучно на свою льдину бочку с бензином. Позднее вечером Дитриксону и Омдалю удалось дойти до «N 24» и доставить к нам большую часть оставленного там провианта. Температура все время поднималась, и в среднем у нас теперь бывало — 6° C. До 1-го июня мы оставляли вновь образовавшийся лед в покое, чтобы он мог спрессоваться и стать достаточно крепким для расчистки на нем поля. В этот день мы попробовали, насколько он толст, и нашли, что толщина его 20 сантиметр. — то-есть он был достаточно надежен для нашей цели. Как только мы это выяснили, то принялись сейчас же за выравнивание поля. Это было не так просто, как может показаться. Правда, лед только недавно образовался и, следовательно, был ровен и гладок на большом протяжении, но встречались места, где старый лед разрешал себе нанести визит льду новому и совершенно все расстраивал. Встречались льдины, поставленные вертикально попадались трещины и неровности, и все это давало нам много работы. Но, кроме того, приходилось также спускать машину вниз с высокой старой льдины на новый лед. Для этого требовалось устройство ската. Сколько мы вырубали льда, сколько неровностей им завалили для выполнения этой

работы — трудно сказать, но во всяком случае проворотили мы много тонн льда и снега! Вечером были готовы как поле, так и скат, но мы зато очень устали!

Рано утром на следующий день начали готовиться к отлету. Ведь все нужно было очень тщательно приготовить! Каждая вещь должна была быть на своем месте и надежно закреплена. Если мы хотим подняться, то все должно быть в порядке. Только в 2 часа 15 минут дня моторы были разогреты и все готово для старта. Рисер-Ларсен занял место в кабине пилота, Фойхт в помещении моторов, а мы четверо остались на льду, готовые толкать аппарат или тащить его, смотря по тому, что будет нужно. Тут началась новая работа — маневрирование с аэропланом в глубоком рыхлом снегу. Если я назову такую работу египетской, то, пожалуй, это будет наиболее подходящим словом. Особенно вначале она была невыносимо тяжелой. Позднее, когда мы уже наловчились и приобрели некоторую сноровку, работа пошла лучше. Но все время она была каторжной. Наша первая попытка стартовать не удалась, потому что свежее-замерзший лед нас не выдерживал. Мы довольно быстро провалились сквозь него и на большом протяжении нашего разбега исполняли роль ледокола. Наше поле для разбега было длиною около 500 метров и заканчивалось старым навороченным в глыбы льдом. Достигнув конца разбега, мы повернули машину кругом и приготовились стартовать в противоположном направлении по следу, проложенному нами по льду. Но путешественника ждет на пути много помех, и я считаю, что эти слова в особенности могут быть приложимы, когда спускаешься на аэроплане в полярные льды! Едва только мы повернули машину кругом, нагнало туман, густой и непроницаемый, как стена. Мы с трудом могли различать с носа аэроплана его хвост. Нечего было и думать нестись сквозь туман с быстротой 110 километров в час! Мы установили дежурство и отправились спать — было в то время 10 часов вечера.

Тяжелая обязанность дежурства выпала на долю Фойхта. Он занимался тем, что возил аэроплан взад и вперед, чтобы не давать снежной каше смерзаться. В результате я привык к царапающему звуку, который издавал лед по сторонам аэроплана, и в конце концов заснул под эту музыку. Я, вероятно, спал около часа, как вдруг меня разбудил страшный крик: «вылезай все! Лед смерзается!» Я узнал голос Рисер-Ларсена, и в тоне его нельзя было ошибиться! Нам грозила неминуемая опасность. Кроме того, вокруг меня все трещало и ломалось, так что я каждое мгновение ожидал, что стенки аэроплана сложаются, как гармоника. В один миг мы с Эльсвортом натянули на себя сапоги, чуть ли не единственную часть туалета, которую снимали с себя за все время своего пребывания во льдах. Если я говорю в один миг, то это слова нужно понимать весьма относительно, — в один миг... по отношению к тому месту, где мы находились! Кабинки пилота представляют собою прекрасное спальное помещение для двоих, но только при условии, что ты укладываешься спать спокойно

и тихо. Там бесчисленное количество рычагов, подпорок и труб, которые делали наше спальное помещение похожим на птичью клетку. Стоило только сделать какое-нибудь движение, не считав его, как ты зацеплялся за рычаг или за подпорку! А чаще за то и за другое! Если же к этому добавить, что там можно было стоять только согнувшись в три погибели, то легко понять, что скорость движения была здесь не та, какая бывает в условиях большей свободы. Но все же я считаю, что на нашу скорость в этом случае нельзя было пенять! Зрелище, которое мы увидели, высунув голову через люк, было хотя и интересным, но не очень веселым. Было интересно увидеть, что могут сделать четверо доведенных до отчаяния людей. Проход во льду, проложенный нами, закрылся, и «N 25» очутился в тисках. Давление было очень велико, и катастрофа казалась неизбежной. Всей своей тяжестью обрушиваясь на лед, Рисер-Ларсен прыгал буквально как тигр. Он подпрыгивал высоко в воздух, попадая потом то на одно место, то на другое, и разламывал лед, сдавливавший аэроплан. Результат был всегда одинаков: лед неминуемо ломался под его ногами — да иначе и быть не могло! Омдадь схватил какой-то инструмент, не помню точно, какой, и с помощью его блестяще помогал своему товарищу. Остальные всей своею тяжестью навалились на носовую часть машины и старались повернуть аэроплан, чтобы избавить его от давления напирającego льда. Благодаря общим усилиям, удалось повернуть машину на 45° и тем самым облегчить давление льда на бока аэроплана. Тем временем мы с Эльсвортом занимались выбрасыванием провианта и снаряжения на старый лед. На этот раз победа далась нам с большим трудом. О том, чтобы итти на старое место, теперь не могло быть и речи. Нужно было переходить на какое-нибудь другое безопасное место. Мы занимали теперь благоприятное положение для перехода через лед к «N 24», и, может быть, многое выигрывали от такого перехода. Прежде всего, могла быть возможность подняться на воздух с того места, прямо с нового льда, который мы подготовили бы при переходе туда. Но это было мало вероятно после нашего первого опыта. С другой стороны, являлось большим преимуществом, что мы будем как-раз около второго аэроплана и можем использовать его бензин, не перевозя его по льду с бесконечными трудностями. И, наконец, состояние льда вокруг «N 24», повидимому, было более благоприятным и обеспечивало нам более надежное местопребывание. Почему на самом деле ничего подобного не оказалось, мы увидим позднее! Итак, мы начали снова вырубать и выравнивать лед, и уже к завтраку это поле было готово. Едва мы закончили работу, как туман рассеялся, и мы могли сейчас же стартовать. Мне вспоминается один забавный эпизод, связанный с этим стартом, забавный, быть-может, для других, но не совсем для меня. В силу того, что в машине было мало места, нам всегда приходилось выступать в «концентрированном виде» т.е. в согнутом положении — сложившись по всем направлениям. Следствием этого была бесконечная серия различ-

ных судорог. То судорги в икрах, то в бедрах, то в животе, то в спине. Они случались в самые неожиданные моменты, совершенно некстати, и жертвы их становились неизменным предметом всеобщего хохота.

Итак, в это утро все уже было готово для полета, как вдруг я вспомнил, что я что-то забыл—мне кажется, это был бинокль, который я оставил в кают-компании; он мне теперь неожиданно понадобился. Но мне не следовало вспоминать о нем. От резкого поворота всем телом у меня сделались судороги в обоих бедрах, и в результате я не мог сойти с места. Послышалось фырканье и смешки, и, несмотря на гнусное чувство, я не мог сделать ничего другого, как только принять участие в общей веселости! Попытка номер два стартовать была не более удачна, чем попытка номер один. Лед ломался по всему пути, и «N 25» приобрел еще большую известность как ледокол. Но все-таки это ознаменовалось одним хорошим результатом: мы приблизились к местонахождению второй машины.

Печальное впечатление производила она, стоя там среди льдов, заброшенная и покинутая. Одно крыло у нее подымалось высоко вверх, а другое почти касалось льда. Переднюю часть машины удалось вытащить на кусок крепкой старой льдины, обрзающей скат, но хвост оставался во льду.

Условия нахождения здесь казались весьма многообещающими. В нашем распоряжении была открытая полынья около 400 метров длины и поблизости очень хороший новый лед. Попытка номер три стартовать была предпринята в тот же самый день к вечеру, но ни к чему не привела. Тогда мы решили попытаться соединить эту полынью длиною в 400 метров с новым льдом, в который она постепенно переходила. Тогда являлась возможность, что довольно большая скрость, которую удастся развить на полынье, сохранится и тогда, как мы очутимся на льду, а если это произойдет, то у нас будет много шансов на то, что мы поднимемся на воздух, так как весь разгон будет около 700 метров длины.

4-го июня в 2 часа утра мы начали эту работу и работали целый день. Когда к вечеру мы закончили расчистку и подготовку поля, спустился туман и помешал нам стартовать. Немного позднее началась оживленная подвижка льда, а ночью он стал вздыматься и напирать со всех сторон. К счастью, это был всего лишь новообразовавшийся лед, однако, он был в 8 дюймов толщиной! Вокруг нас свистело и завывало, и лед начал зажимать аэроплан в тиски. Метод, к которому мы теперь прибегли, и орудия, которыми мы воспользовались, были в высокой степени оригинальны. Дитриксон вооружился алюминиевой штангой 4-х метров длины и с ее помощью превратился в выдающегося работника. Омдаль работал штативом от кинематографического аппарата. Штатив был очень тяжел и оканчивался тремя острыми, окованными железом ногами. Поэтому каждый удар им был тройной удар и производил чудовищный эффект! Рисер-Ларсен был единственным,

кто привез с собой резиновые сапоги, и вот, подтянув их до самого пояса, он выделявал прыжки, поразительные по своему сокрушающему действию. По мере того, как лед напирал на аппарат, его встречала вышеназванная рабочая сила и разбивала вдре�г. Борьба продолжалась целую ночь, и когда наступило утро, мы еще смогли, бросив взгляд кругом, увидеть, что поле битвы осталось за нами. Но во время этой битвы толстый старый лед значительно придвинулся к нам навстречу. В особенности «Сфинкс» точил на нас зубы. Это был страшный торос метров 10 вышиной, изумительно напоминавший сфинкса! Подвижка льда замкнула пылью и совершенно испортила всю нашу работу по устройству места для старта. Весь день 5-го июня стоял промозглый, густой туман и моросило. Время от времени лед потрескивал, как-будто обращая наше внимание на то, что он еще существует и не совсем расстался с нами. Что же нам оставалось тут делать?

Со своей обычной энергией Рисер-Ларсен отправился после обеда в экскурсию через торосы, в сопровождении Омдаля, чтобы посмотреть нельзя ли будет найти какое-нибудь другое место, которое можно было бы приспособить под стартовую площадку. Они уже повернули, чтобы идти домой, как вдруг туман, который все время мешал им видеть, внезапно рассеялся, и что же оказалось? Они стояли среди единственной ровной льдины, которой можно было бы воспользоваться! Она была по 500 метров со всех четырех сторон и не так уже неровна, чтобы из нее нельзя было при усердной и терпеливой работе приготовить поле для разбега. Они вернулись домой, веселые и полные надежд.

Дорога к льдине, которую они нашли, была и длинна и тяжела, но мы к тому времени привыкли к невзгодам, так что это нас не пугало. Сперва нужно было провезти аэроплан приблизительно на расстоянии около 300 метров через новый лед до высокой старой льдины. Здесь мы должны были вырубить наклонную плоскость и втащить аппарат наверх. Отсюда путь шел полого вверх к ущелью, которое образовывали два огромных тороса, и заканчивался трещиной в три метра ширины и приблизительно такой же глубины. Таким образом, машину приходилось сперва перетаскивать через эту трещину, а затем вывозить на ближайшую льдину. Через эту льдину, которая была около 200 метров длины, надо было перебираться. По другую ее сторону находилось последнее препятствие, которое оставалось преодолеть, в виде довольно большой старой трещины. По краям ее стояли стеной около 5 метров ширины высокие торосы и лежали сугробы снега.

Рано утром 6-го июня началась эта работа. После завтрака мы все взяли свои инструменты и отправились к старому льду, где нужно было строить наклонную плоскость. Чтобы дойти туда, нам приходилось делать обход и проходить по старому льду, причем, загнув за угол, мы теряли из виду «N 25». При обычных обстоятельствах мы, конечно, оставили бы кого-нибудь караулить аппарат, но обстоятельства были далеко не обычные, у нас, к тому же, не было ни одного лишнего человека. Под звуки песни ножи,

топоры и якоря для льда впились в огромную ледяную стену, так что осколки льда засвистали мимо ушей! Радостно и горделиво возвращаясь я мысленно к этим дням, радуясь тому, что я работал вместе с этими людьми, гордясь тем, что там было выполнено. Позвольте мне признаться откровенно и честно, что я не один раз считал положение совершенно безнадежным и немыслимым! Одна ледяная стена вздымалась над другой, и их приходилось убирать с пути. Перед нами разверзались кажущиеся бездонными пасти трещин, грозившие преградить нам путь. Их нужно было засыпать. Славные, славные ребята: они никогда не жаловались, но со смехом и песнями брались за самое безнадежное дело!

В час дня мы отправились на борт аэроплана, чтобы поесть супу. Лед был в это время совершенно спокоен. «Сфинкс» лежал на своем месте. — Ах, как вкусен был суп из пемикана! Пять часов тяжелой работы на чашке шоколада и трех маленьких овсяных галетках способствуют возбуждению аппетита! В четыре часа дня Дитриксон пошел к аппарату на одну минуту, чтобы захватить что-то, и, вернувшись к нам обратно, сообщил, что; по его мнению, старый лед значительно ближе подошел к аппарату. Но так как Дитриксон за последние дни страдал неприятной снежной слепотой, то мы преспокойно решили, что, благодаря перемене к лучшему в своей болезни, он ошибочно определяет расстояния. Разумеется, это была ошибка! Нам следовало бы сейчас же пойти туда и посмотреть, в чем дело. Но нужно припомнить, что каждое мгновение было драгоценным, и мы очень неохотно приостанавливали работу. В 7 часов вечера мы снова пошли к аппарату, чтобы с'есть свои три галеты. Зрелище, которое там нас встретило, могло бы привести в отчаяние и самых мужественных людей! Сплюшной старый лед наседал почти вплотную на аэроплан и был от него на расстоянии всего каких-нибудь нескольких метров. «Сфинкс», казалось, качал головой и прыскал от радости! Ну, теперь он до нас доберется! Но он просчитался. Шесть человек, на которых он смотрел сейчас с высоты, были уже не теми шестью, что несколько дней тому назад прибыли сюда по воздуху из теплых земель, избалованные всеми земными благами. Шесть человек, на которых он смотрел, были шестью людьми, закаленными в борьбе, закаленными лишением и голодом, не боящимися ничего решительно на этой земле — даже самого «Сфинкса»! «Вперед, ребята, за всё, что нам дорого! Пусть это будет сам дьявол, вали его с ног!» И вот началась работа, выполнение которой даю нам, вероятно, большую уверенность в своих силах, чем все, совершенное нами до сих пор: мы повернули тяжелую машину в течение нескольких минут. Что при этом совершил каждый в отдельности, сказать трудно, но это был подвиг геркулеса! Мы налегали изо всех сил, мы напирали, мы давили, мы цеплялись: «Ты повернешься!» Раньше, чем мы успели понять всё как следует, аэроплан повернулся на 180°, и курс был проложен на новый скат. «Сфинкс» повесил голзву и

скис, но на следующий день он уже стоял как раз на том месте, где накануне был «N 25»!

Во время всей этой суматохи во льдах «N 24» был вытолкнут вверх и лег на льдину, около которой стоял.

Еще несколько ударов для удаления неровностей — и, наконец, плоскость готова! При бурном ликовании машина была проведена в 11 часов вечера вверх по скату. На завтра еще оставалась кое-какая пустяковая работка!

7-е июня. Сегодня вы ходите в легком летнем платье и наслаждаетесь жизнью, и флаги развеваются по всей стране от Нордкапа до Несса¹. Не думайте, что мы позабыли этот день. Ничего подобного — на самой высокой точке «N 25» развевается наш красивый шелковый флаг, а мыслями мы... нет, нет, не надо об этом думать!

Боковые стены прохода были образованы двумя гигантскими торсами, которые приходилось снести, по крайней мере, наполовину для того, чтобы крылья аэроплана могли пройти, а большую трещину засыпать тоннами и тоннами снега. Но 7-е июня прекрасный рабочий день для людей томящихся по дому! Нож направляется с большей уверенностью, топор с большей силой, и в течение изумительно короткого промежутка времени огромные ледяные великаны превращаются в карликов. При этом нам пришлось пережить чрезвычайно взволновавший нас эпизод. В то время, как Рисер-Ларсен вел аппарат через снежный мост, Дитриксон не остерегся и не ушел с дороги. В последнее мгновение он успел броситься на землю, но крюк на нижней стороне бокового руля прошел так близко над ним, что я не видел просвета между человеческим телом и крюком. Дитриксон в буквальном смысле слова был на волосок от гибели!

— Я, брат, тебя видел, — заметил позднее пилот, — но не мог остановиться на середине моста — В том, что он был прав, так говоря, можно было легко убедиться: стоило только обернуться. Моста больше уже не существовало.

8-е июня принесло нам уман и $\frac{1}{2}^{\circ}$ тепла. Все время моросило. Крайне неприятно. На нашу долю выпало другое и тяжелое испытание: поворачивать аэроплан кругом в глубоком мокром снегу. Мы были непривычны к такой работе и, следовательно, довольно неуклюжи. К этому надо прибавить, что мы в этот день должны были понизить свой дневной паек с 300 до 250 граммов, что мало способствовало увеличению наших сил. Наша работа на этой льдине, постоянно в глубоком мокром снегу, была изнурительна, изнурительна как никогда. Что же нам было делать? Оставалось только одно: дорываться до льда, а потом поворачивать аппарат на нем. Снег здесь был от $\frac{3}{4}$ до 1 метра глубиной, и чтобы в этой мокрой, тяжелой массе поднять на лопате то, что она забирала, нужно было, действительно, потрудиться, особенно

¹ 7 июня — день отделения Норвегии от Швеции, разрыв личной унии в 1905 году.

тем, кто работал большими деревянными лопатами. Мы расчистили площадку в виде круга с диаметром в 15 метров, и она получила название «поворотного круга». Если бы мы теперь же достигли того, что имели в виду, а именно, повернули бы машину кругом на этом твердом основании, то мы, пожалуй, забыли бы про весь этот «поворотный круг». Но ничего подобного не произошло! Ребра, шедшие по днищу аэроплана, врезались в лед и препятствовали вращению. Опять перед нами вопрос: что же нам делать? Но вдруг у одного из нас мелькнула светлая мысль: надо положить под днище лыжу. Все мы были согласны с тем, что мысль эта хороша. Но привести ее в исполнение было не так-то просто. Ведь нам приходилось поднять аэроплан, а он весил четыре с половиной тонны! Но даже это не могло нас испугать. Мы должны были приподнять аппарат не очень высоко—всего, приблизительно, на два сантиметра. Но нас было только пятеро, потому что шестой должен был подсовывать лыжу под аэроплан. Итак, идем, ребята, подставляй спины и поднимай, хотя бы от натуги лопнула жила! — И вот все пять спин были подведены под хвост аппарата и... раз, два, три! Мы поставили аэроплан на лыжу. Мы работали одним махом без перерыва — за исключением времени на еду — с четырех часов утра 8-го июня до четырех часов утра следующего дня. За это время стартовая площадка № 5 была подготовлена, испытана и оставлена. Все 9-е июня лежал туман тяжелый и густой, и моросил мелкий дождь. В этот день Рисер-Ларсен нашел площадку для старта, которой суждено было стать окончательной. 10-го июня началась работа по подготовке этой площадки. Слушайте же теперь, какую задачу мы имели перед собой, когда утром в этот день взялись за нее. Нужно было обработать площадку для разбега в 500 метров длины и 12 метров ширины в толстом пласте мокрого снега. А снег, который нужно было убирать с этой 12-метровой дорожки, приходилось отбрасывать, по крайней мере, на 6 метров в обе стороны, чтобы он не мешал машине. Мы уже несколько дней сидели на дневном пайке в 250 граммов, поэтому едва ли кто будет удивлен, если я скажу, что вечером мы чувствовали себя совершенно разбитыми. Я с восхищением следил взором за двумя великанами, которые целый день работали большими лопатами. Мы, остальные, тоже делали все, что было в наших силах, но наша работа казалась ничтожной по сравнению с их.

11-го после завтрака мы опять с жаром принялись за дело, но скоро почувствовали, что продолжать таким темпом мы не сможем. Каждый наблюдатель заметил бы без труда, что перед ним совершенно выбившиеся из сил люди. Лопаты поднимались все медленнее и медленнее, минуты отдыха становились все длиннее и длиннее. В конце концов, все бросали работу и уставились друг на друга: «Нет, братцы, надо уж признаться, что мы не управимся с уборкой с дороги всего этого снега в течение такого короткого времени». Пока мы стояли и обсуждали создавшееся положение. Омадаль продолжал топтаться взад и вперед по снегу.

Начну с того, что это, вероятно, была простая случайность, но эта случайность имела важные последствия. «Смотрите-ка сюда! — внезапно закричал он. — Вот, что мы можем делать вместо того, чтобы рыть лопатами!» Место, на котором он топтался, стало совершенно твердым и безусловно могло бы при легком морозце дать прекрасную поверхность. Таким образом, после обеда мы начали свою большую работу по утаптыванию снега. Метр за метром утаптывался, и мягкий мокрый снег образовывал плотную поверхность. Оттепель еще продолжалась, но мы знали, что когда поверхность подмерзнет, то превратится в великолепнейший наст, а мороз непременно должен был еще притти. Для того, чтобы сделать всю площадку для разбега ровной, нам пришлось, кроме трамбования, заняться также и уборкой ледяных образований, походивших на хребты и содержавших в себе немало тонн льда. Когда мы 14-го июня сложили свои инструменты, то, право, я не преувеличу, если скажу, что всего нами было убрано около 500 тонн льда и снега!

В этот день мы сделали две новые попытки стартовать, шестую и седьмую, но поверхность была все еще слишком мягка, так как до этого времени совершенно не было ровной морозной погоды. Правда, в этот день температура опускалась до -12° , но сейчас же снова поднялась до 0° . Нельзя было довести аэроплан до такой скорости, при которой мыслим был бы подъем Аэроплан увязал и во многих местах тащил за собой весь слой снега. Да, мороз должен был притти, ибо иначе...

15-е июня было назначено самым крайним сроком для наших попыток стартовать. Если бы у нас ничего не вышло, мы должны были бы собраться, обсудить положение вещей и решить, что нам делать... Большого выбора перед нами не было. Нам приходилось, либо сейчас же бросать машину и идти на юг к ближайшей твердой земле, либо оставаться на месте, надеясь на то, что при первом удобном случае нам удастся подняться на воздух. Мы сделали изумительное достижение, оставив Шпицберген с запасом провианта на один месяц и имея теперь, после четырехнедельного пребывания во льдах, еще запас на шесть недель! Таким образом, мы могли поддерживать свое существование до 1-го августа.

Со мной часто случалось в жизни, что я с трудом решался на тот или иной выбор, но я с уверенностью могу сказать, что выбор в данном случае был связан для меня с гораздо большими трудностями, чем когда-либо раньше. Первая возможность — идти на юг к земле — казалась мне более отвечающей здравому смыслу, потому что мы могли пройти так далеко на юг к тому времени, когда у нас кончился бы провиант, что повстречали бы там какую-нибудь дичь. Кроме того, этот план имел то большое преимущество, что мысли наши были бы заняты работой, которую мы имели бы перед собой. Против этого плана говорило то, что у нас было мало снаряжения и, кроме того, что мы, несомненно, очень ослабели. Когда я взвешивал про себя обе эти возможности,

то всегда кончал тем, что находил план итти на юг к земле и самым лучшим и самым разумным. Но едва только я приходил к этому выводу, как сейчас же какой-то голос начинал шептать мне на ухо: «Да что ты, обалдел! Что же, ты хочешь бросить целую, хорошую машину с полным запасом бензина и отправиться в путь по ледяным глыбам, где, как тебе известно, ты можешь погибнуть самым печальным образом? Может-быть, завтра здесь вскрыется полынья, и ты будешь дома через 8 часов!» Осудит ли меня кто-либо за нерешительность, если мне трудно было остановиться на том или другом выборе?

14-го вечером мы выбросили из аэроплана на лед всё, кроме самого необходимого, и сложили потом в одну из брезентовых лодок. Мы оставили себе бензина и масла на восемь часов, брезентовую лодку, два дробовика, двести патронов, шесть спальных мешков, палатку, кухонные принадлежности и недели на две провианта. Нам пришлось бросить даже чудесные лыжные сапоги, так как они были чересчур тяжелы. Из платья мы оставили только то, что было надето на нас. Всего-навсего вышло добрых 300 килогр.

15-е июня настало при — 3° С и при легком ветерке с юго-востока, какой, именно, и был нам нужен. За ночь поверхность для разбега хорошо подмерзла и покрылась твердым настом. Состояние неба было не из первоклассных — низкие слоистые облака — но что нам было за дело до состояния неба! Нас не остановил бы даже самый густой туман! При таком освещении расчищенную для разбега местность было плохо видно. Поэтому по обеим сторонам дорожки были расставлены небольшие черные предметы для того, чтобы пилот был уверен в безошибочности взятого направления. Чуть правее или чуть левее — и это могло решить нашу судьбу! В половине десятого утра всё было готово, и солнечные компасы и моторы пущены в ход. Требовалось три четверти часа на полное разогревание. Чтобы убить время, я в последний раз осматриваю дорожку. Она идет с юго-востока на северо-восток. В нескольких метрах от аэроплана тянется прямо через дорожку небольшая трещина. Она всего в несколько сантиметров ширины, но она во всякое время может раскрыться и отделить уголок, где мы стоим от всего целого. На протяжении 100 метров дорожка чуть-чуть повышается, а затем становится совершенно ровной. Через 200 метров на льдине у юго-восточного конца начиналась еще одна трещина, проходившая через расчищенное нами пространство, но она была гораздо более серьезного характера и доставила нам много тревожных минут. Она была $\frac{3}{4}$ метра шириной и наполнена водой и ледяной кашей. Повидимому, это означало, что она соединялась с океаном, а это могло в любой момент разрешиться всякими сюрпризами. Если бы эта трещина расширилась и отделила целых 200 метров нашего разбега, то вся наша расчищенная поверхность была бы совершенно испорчена. Лыдина кончалась полыньей в 3 метра шириной. По другую ее сторону находилась в направлении нашего пути плоская льдина, длиной около 40 метров. Как можно себе

представить из моего описания, наша дорожка для разбега была далеко не идеальна, но безусловно она была наилучшей из всех тех, которые можно было бы устроить в этой местности. В половине одиннадцатого все было в порядке. В кабинке пилота занял место Рисер-Ларсен. Позади него на дне аэроплана сидели Дитриксон и я. В помещении для бензина—Омдаль и Фойхт, а Эльсворт — в кают-компании. Дитриксон был навигатором при нашем полете домой, и он, собственно говоря, в качестве такового, должен был бы занять место в кабинке наблюдателя впереди пилота. Но так как это место было слишком опасно при предприятий такого рода, которое мы имели в виду, то ему на время старта было отведено другое место, несколько дальше от носовой части аэроплана. Нечего и говорить, что нам приходилось пережить несколько захватывающих мгновений! Как только машина начала скользить, можно было заметить большую разницу по сравнению с предыдущим днем. Нельзя было ошибиться в том, что аэроплан быстро развивал скорость. На перевале—в 100 метрах расстояния—была дана самая большая скорость—2.000 оборотов в минуту. Аэроплан швыряло и бросало, он дрожал и стоял. Как будто «N 25» давал себе отчет в обстановке! Словно он собирал всю свою энергию для последнего и решающего прыжка у южного края льдины. Или — или!

Мы промчались через расщелину в 3 метра ширины, соскочили со льдины шириной в 40 метров, и вот... Возможно ли? Да, это так! Царапающего звука уже не слышно, и гудят одни моторы. В одно мгновение мы были на ногах! Улыбка, кивок головой и Дитриксон исчез в кабинке наблюдателя.

И вот начался полет, который во все времена будет занимать место среди самых выдающихся в истории воздухоплавания — полет на расстоянии 850 километров, имея рядом с собой ближайшим соседом — смерть! Ведь нужно вспомнить, что мы побросали, собственно говоря, почти что всё! Если бы мы даже каким-либо чудом остались в живых в случае непредвиденного спуска, то всё же наши дни были бы очень скоро сочтены.

Тучи лежали очень низко, и мы были принуждены часа два лететь на высоте 50 метров. С того момента, как мы снялись, было интересно наблюдать состояние льда. Мы думали, судя по внешнему виду неба, что всюду вокруг будет довольно большое пространство открытой воды. Но ничего подобного не было. Нигде не видно было ни капли воды. Повсюду хаотически нагроможденный лед. Интересно было также заметить, что ровная льдина, которая при нашей последней попытке доставила нам свободу, была единственной ровной льдиной на много миль кругом, которая могла нам ее доставить. Мы бросили последний прощальный взгляд на «N 24», и он исчез из наших глаз навеки. Моторы работали как швейные машины и внушали нам безграничное доверие. Оба солнечных компаса тикали и шли, и мы знали, что, как только солнце появится, они окажут нам бесспорную услугу. Измеритель дрейфа и скорости был на месте. У руля сидел пилот, уверенный и спокой-

ный, как всегда. В кабине навигатора был человек, к которому я питал абсолютное доверие, а у моторов были двое, знавшие свое дело до тонкости. Эльсворт всё время был занят метеорологическими наблюдениями и фотографированием. Мне же представился блестящий случай, какого у меня не было, когда мы летели на север, заняться наблюдением за самим полетом. Курс был взят на северный берег Шпицбергена — местность вокруг Нуркапа. В первые два часа мы управлялись исключительно с помощью магнитного компаса. До этих пор считалось невозможным пользоваться таким компасом в высоких широтах. Но все шло отлично. Когда солнце, спустя два часа, выглянуло из-за туч, оно прямо попало в солнечный компас и доказало нам, что мы правили совершенно точно. В течение трех часов у нас была ясная погода, но потом мы попали в густой и плотный туман. Мы поднялись на высоту 200 метров и полетели над туманом при чудной солнечной погоде. Здесь нам все время служил большую службу солнечный компас, и мы могли без перерыва сопоставлять его показания с показаниями магнитного компаса. Туман продолжался около часа, а затем мы летели снова при ясной погоде. Лед по своему качеству был такой же, как при нашем полете на север: мелкие плоские льдины и ряды торосов по всем направлениям. Повидимому, в этих образованиях не было никакой системы. Всюду полнейший хаос. Здесь попадалось больше открытой воды, чем при полете на север, но не было никаких полыней, только небольшие проталины.

На 82° северной широты начался опять туман. Долгое время пилот пытался лететь ниже тумана, и этот период нашего полета мог бы доставить удовольствие всем тем, кто ищет развлечений, щекочущих нервы. Туман опускался всё ниже и ниже, и к концу мы неслись буквально над самой верхушкой торосов. При скорости около 120 километров в час, тут получаешь полное впечатление того, что ты летишь! Со свистом пролетали мы над верхушкой то одного, то другого тороса. На больших высотах скорость полета совсем не замечается. Изумляешься, каким медленным кажется движение аэплана. Несколько раз торосы вырастали прямо под нами, так близко, что я думал: «Ну, от этого мы не увернемся!». Но нет, мы пронеслись над ним. Еще на несколько миллиметров ниже — и нам бы не увернуться! Наконец, положение сделалось невыносимым. Туман и лед сливались воедино. Немыслимо было что-либо видеть. Кроме того, теперь были и другие обстоятельства, с которыми приходилось считаться, и среди них, главным образом, близость Шпицбергена. Если бы мы налетели на стену утесов со скоростью в 120 километров в час, то от нас немного бы осталось! И поэтому был только один выход — лететь над туманом. И вот на этот-то, именно, выход и решился пилот.

На высоте 100 метров мы были над туманом и в ярких солнечных лучах. Можно было сейчас же заметить, что туман начинал рассеиваться. Он всё чаще и чаще встречался в разорванных массах, так что нередко можно было видеть местность внизу. Вид у

нее был весьма непривлекательный! Один лишь мелкий лед с прослойками воды. Если я опять упоминаю о невозможных условиях спуска, то делаю это лишь для того, чтобы отметить, как мы близко были в это время к верной смерти. При спуске здесь аэроплан разбился бы в один миг и немедленно пошел бы ко дну. Все более и более расходился туман, пока, наконец, не исчез совсем. Это благоприятное действие на него произвел свежий южный бриз. Дольше всего и гуще всего лежал туман на юге, но теперь он начал расходиться и там. Большие клочья его отрывались от масс и превращались в мелкие убегающие тучки. Но где же Шпицберген? Неужели мы держались такого ошибочного направления, что пролетели мимо него? Это могло случиться! Ни у кого, ведь, нет никакого, абсолютно никакого опыта в навигации в воздухе в этих областях. Все чаще и чаще мне вспоминалось, во время полета, обычное мнение о бесполезности магнитных компасов в этих широтах. Правда, показания солнечного компаса, как только мы поймали солнце, вполне совпадали с показаниями магнитных компасов, но все же... Но, что все же? Да, если бы я знал! Я не мог найти ровно никакого основания для какого бы то ни было беспокойства, но чувствовал себя неуверенно. Мы должны были бы теперь уже видеть землю. Бензина у нас нехватило бы надолго, а между тем все еще никаких признаков земли. Вдруг огромная тяжелая полоса тумана разошлась, медленно отползла в сторону и открыла высокую сверкающую горную вершину. Вряд ли могло быть хоть какое-либо сомнение. Это должен был быть Шпицберген! Там у северного берега было несколько островов. Они соответствовали на карте Семи Островам, а далее в западном направлении простиралась земля. Но Шпицберген или не Шпицберген, все же это была земля, настоящая, твердая земля. От островов простиралась к северо-востоку темная полоса. Это была вода — широкий, открытый океан. О, какое чудесное чувство: океан, земля и полное отсутствие льда! Наш курс был к югу, но, чтобы поскорее избавиться от скверной местности, лежавшей под нами, мы проложили курс западнее к открытому морю. Это было более чем разумным поступком пилота, можно было бы, пожалуй, сказать, что ему на помощь пришел инстинкт. Очень может быть, что приблизительно к этому же времени рулевые приводы к боковым рулям начали обнаруживать признаки, которые обозначали, что рули эти уже не работают так, как они должны были бы работать. И, действительно: десять минут спустя после того, как мы летели уже над океаном, рулевые приводы окончательно заело, и спуск стал неизбежным. Со стороны пролива, который, как мы впоследствии узнали, был проливом Хинлопен, задувал сильный ветер, и на море разводило порядочную волну. Спуск произошел с той уверенностью и опытностью, которыми всегда отличался наш пилот. Мы теперь все пересели в кормовую часть — в кают-компанию, чтобы поднять нос аэроплана как можно более вверх. Пилот остался впереди один. Очень осторожно вел он теперь аппарат по воде. Ему нужно было маневрировать, борясь с высоченными вол-

нами, которые в это время достигали огромных размеров. Мы в кормовой части оставались сухими и в тепле. Но иначе приходилось тому, кто был у руля. Раз за разом перекачивалась волна через аппарат, и спустя несколько минут пилот промок до костей. Нельзя сказать, чтобы удары были слабы, когда волны бились о корпус. Я, с непривычки к такого рода обращению, все время ждал, что днище аппарата будет выбито. Наш непредвиденный спуск произошел около 7 часов вечера. Только в 8 часов подошли мы к земле. Бухта, в которую мы вошли, была довольно мелкой, а условия высадки далеко не блестящими. Но к нашим услугам был выступ берегового льда, на который мы могли высадиться и потом подняться с него на берег. Ветер к тому времени совершенно утих, и солнце пекло огромные камни, которыми был покрыт берег. Кое-где между ними лежал новый свежий мох, и вода, журча, сбегала с горных склонов. Несколько слабых птичьих голосов чудесно гармонировали с этой красивой вечерней картиной и создавали торжественное настроение. И здесь нам было достаточно хорошо среди изумительной природы! Море лежало перед нами ясное и спокойное с отдельными большими льдинами, стоявшими кое-где на мели. Все это производило сильное впечатление и едва ли будет забыто кем-либо из нас! Аппарат был так пришвартован к большой льдине, что он мог свободно раскачиваться и все мы отправились на берег. Перед нами были два дела, которые в значительной степени и прежде всего интересовали нас, а именно — определение нашего местонахождения и введение в желудок некоторого количества пищи. Шоколада и трех галет, которыми мы закусили в 8 часов утра, уже не чувствовалось. Поэтому, пока Дитриксон делал необходимые наблюдения над высотой солнца, мы, остальные, готовили все для парадного обеда, т.-е. для повторения завтрака. Ах, как было приятно скакать по большим камням! Мы словно опять стали детьми! Там и сям лежали стволы пловучего леса в достаточном количестве для нас, если бы мы даже были вынуждены пробыть здесь некоторое время. С теми 90 литрами бензина, которые еще оставались, мы должны были быть очень экономными.

Омдаль, бывший у нас коком в течение всего нашего путешествия, только-что начал накачивать примус, в котором еще оставалось несколько капель бензина со времени нашего пребывания во льдах, как вдруг Рисер-Ларсен закричал: «Смотрите, судно!» И, действительно, прямо на восток из-за ближайшего мыса плавно вышел маленький рыбачий куттер. Если раньше у нас были только неудачи, то теперь удача сваливалась на нас за удачей. Было уже 9 часов вечера, и Дитриксон только-что закончил вычисления своих наблюдений. Оказалось, что мы и в самом деле находились на Нуркапе — северном мысе Северо-Восточной Земли, как-раз там, куда мы держали в то утро свой курс. Поэтому, если наш полет был мастерски проведен тем, кто управлял аэропланом, то не меньшим мастером в навигационном деле оказался тот, кто был нашим штурманом.

Однако маленький куттер держал курс в море и, повидимому, нас не замечал. Он шел довольно быстро, и, очевидно, у него был мотор. Что мы будем делать, спрашивают те из нас, кто не привык каждый день летать по воздуху и не знаком с большими скоростями, что нам делать, чтобы задержать судно? «Нет ничего легче, — говорит пилот, — садитесь только. Увидите сами!» В один миг всё было перенесено на борт аэроплана, мотор пускается в ход, и мы со свистом несемся по океану, чтобы сейчас же остановиться рядом с рыбачьим судном. Это куттер «Морская Жизнь» из Бальсфюра, капитан его — Нильс Воллан. Был спущен ялик, и два рыбака подплыли к нам; повидимому, они были в недоумении, кто это перед ними: такие мы были грязные и обросшие! Но стоило только мне повернуться немного и стать в профиль, как нас сей-



Амундсен (в центре) и его спутники на «Морской жизни» после полета на аэроплане до 88°.

час же опознали. «Не отбуксируете ли вы нас до Кингс-Бэя, так как у нас кончается бензин?» Конечно, капитан решительно не имел ничего против! Наверное, Воллан согласился бы пробуксировать нас до Китая, — так рад он был нас видеть, так он был полон через край переливающейся любезности и готовности услужить. Рыбаки занесли буксиры на «N25», а мы все перешли на борт «Морской Жизни». Только тут мы впервые почувствовали, что экспедиция закончена. Безмолвно и спокойно протянули мы друг другу руки. Много было вложено в это рукопожатие!

Вся команда встретила нас самым сердечным образом и проводила вниз в каюту. Эта каюта мало походила на танцевальный зал, — она была два на два метра, — но го-

сравнению с тем, к чему мы привыкли за последние четыре недели, мы нашли ее просторной и комфортабельной. Экипаж совершенно ее освободил и передал нам в полное владение. Четверо из нас могли спать на двух широких койках, которые находились в каюте. Двоим же было предоставлено место в каюте экипажа. «Не хотите ли кофе?» был первый заданный нам вопрос. Еще бы мы не хотели! Ну, конечно, если можно, то поскорее, а после хорошо бы покурить! Дело в том, что мы последние дни сидели без табаку и страшно томились без курения. Кофейник был поставлен для разогревания на печь, и когда судно поддало волной, он вылился прямо на спину Рисер-Ларсену. Таким образом, Рисер-Ларсен был первым, получившим кофе, но понравилось ли оно ему, об этом нельзя было судить по его выражениям. Перед нами извинились за яичницу и тюлений биштекс, следовавший за нею, но этого не надо было делать. Все исчезло с такой быстротой, как-будто вихрь промчался над столом, и это еще несмотря на наше решение быть очень осторожным после долгой голодовки.

Буксировка «N 25» сначала шла вполне удачно, но ночью южный бриз засвежел — и сильные шквалы стали налетать с горных склонов. Волнение разводило все больше и больше, как только мы прошли на запад к проливу Хинлопен, и в конце концов оно стало таким сильным, что нам пришлось подойти под защиту берега и стать на якорь. Мы разошлись по койкам не раньше половины шестого утра после бесконечного числа угостений за столом. В 11 часов утра мы уже снова были на ногах. В это время с гор налетали сильные шквалы, и судну приходилось довольно скверно. Тогда мы решили зайти в ближайшую бухту и поискать там удобного и надежного места для «N 25», оставить его там, самим идти в Кингс-Бэй за помощью, а затем вернуться сюда, забрать аэроплан и улететь на нем. Ближайшей бухтой была бухта «Водки». Мы переглянулись, и у нас у всех, должно-быть, мелькнула одна и та же мысль: «Да разве разрешается посещать местности с таким названием?»¹⁾

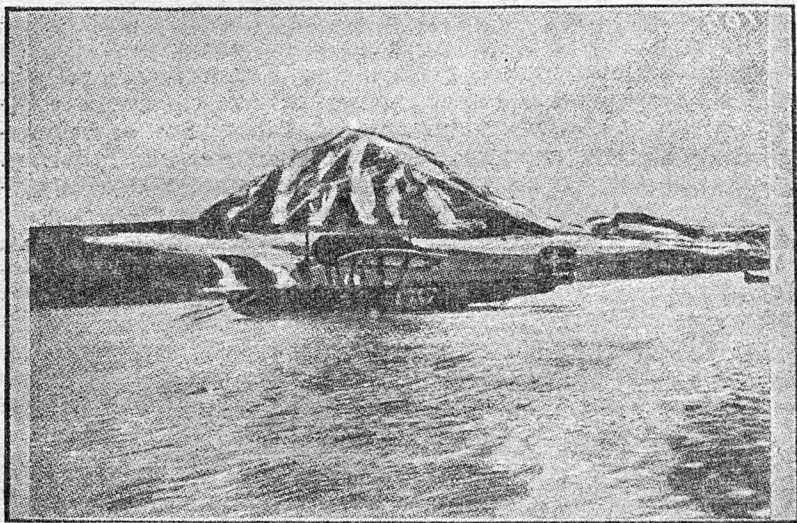
Береговой лед лежал еще в глубине, и мы вытащили аэроплан на надежное место на льду. В 8 часов вечера мы вышли в Кингс-Бэй. Итти Хинлопенским проливом пришлось в довольно свежую погоду. Было сильное волнение, нас трепало, и «Морская Жизнь» веселилась на волнах.

Всё 17-е июня мы шли вдоль северного Шпицбергена при летней погоде, при солнце и тепле. Мы остановили по дороге два-три рыбацких судна, чтобы справиться, не видал ли кто «Хобби». Но нет, его никто не видал. При проходе мимо бухты Вирго мы подняли все свои флаги, и маленькая «Морская Жизнь» принарядилась. Нам хотелось почтить память человека, который впервые

¹⁾ В Норвегии со времен мировой войны запрещена продажа спиртных напитков.

пытался проникнуть в области Ледовитого океана по воздуху — Соломона Августа Андре⁴). Есть ли еще кто в мире, кроме нас шестерых, кто с большим правом мог бы почтить его память, как это сделали мы стоя на палубе нашего судна и смотря, на то место, откуда он в 1897-м году предпринял свой отважный полет? Я не думаю. Мы приспустили флаг и прошли дальше.

В 11 часов вечера мы обогнули мыс Митру, и вот перед нами Кингс-Бэй. С изумительным чувством входили мы в бухту и смотрели на все открывающиеся перед нами старые знакомые места. Лед теперь уже совсем исчез, и утки и гагарки кувыркались в лучах солнца. Мы волновались все больше и больше, по мере того как входили в бухту. Здесь «Хобби» или нет? Шкипер поднимался на мачту в воронье гнездо, чтобы лучше рассмотреть, но спустился



Самолет N 25 на якоре у берегов Шпицбергена.

и известил, что «Хобби» тут нет. У пристани стоит только один угольщик. Мы подходили всё ближе и ближе, и то тот, то другой лазил на мачту, чтобы посмотреть вперед. Вдруг кто-то закричал: «Нет, «Хобби» всё-таки здесь! И кроме того тут стоит еще другой пароход, но я не могу рассмотреть какой!» Радость была велика. Значит, «Хобби» здесь, и много наших дорогих друзей уже недалеко от нас. «А знаете ли, раздается снова крик с мачты: «ведь, второе-то судно это «Хеймдаль»! — «Да нет! Что будет тут делать «Хеймдаль»? — отвечают снизу на это. Мы не имели ни малейшего представления о том, что нас тут ожидало. Ближе и

² Шведский инженер Андре 4 1897-м году предпринял полет на сев. полюс на воздушном шаре и погиб.

ближе подходили мы. «Не поднять ли флаг?» спрашивает шкипер. «Нет», отвечаю я: «для этого нет никакого основания». Однако, немного спустя, кто-то говорит: «Но нам бы следовало салютовать нашему военному флагу!» — «Ну, конечно! Я забыл за время путешествия все приличия», — пришлось мне признаться. И вот флаг взвился кверху, и «Морская Жизнь» подошла в таком виде, в каком ей и надлежало явиться. Мы все время не опускали биноклей, рассматривая стоящие впереди суда. Вдруг у кого-то вырвалось: «Чорт побери! Да там два аэроплана!» И, действительно, мы увидели два гидроаэроплана, совсем готовые для полета. «Наверное, они полетят на картографические съемки северного побережья», сказал кто-то: «весной у нас в Норвегии были по этому поводу разговоры». Да, это было очень правдоподобно. Но что причиной всей катавасии были мы, это нам совершенно не приходило в голову!

Мы подходили все ближе и ближе. Теперь можно заметить, что на той стороне тоже начинают наставлять бинокли и интересоваться нашим суденышком. Когда мы были уже на расстоянии голоса, кто-то из наших, увидев своего товарища на борту «Хобби», закричал: «Эй, Финн! Все ли благополучно дома?» Это послужило сигналом ко всеобщей суматохе. Видно было, как там бегали, кружились, кричали, ликовали и жестикулировали. «Что же такое обозначает вся эта суматоха?»

Скоро мы это узнали. Мотор перестал работать, и «Морская Жизнь» тихо остановилась рядом с «Хобби». Того приема, который нам был оказан, мы, наверное, не забудем, хотя бы память изменила нам во всем другом. Люди смеялись, плакали, ощупывали нас и осматривали с недоумением во взоре. «Но, господи боже, неужели это вы?» Они прямо-таки не верили, что это мы! И вот нам стали рассказывать, как нас ждали, да ждали. Конечно, все говорили, что они никогда не теряли надежды увидеть нас, но в глубине души, разумеется, признавались, что этой надежды у них давно не было. И вот вдруг мы стояли среди них: воскресшие из мертвых. Ничего нет удивительного, что реакция была так сильна. За первые полчаса едва ли было произнесено хоть одно умное слово. Кругом нас были все наши дорогие старые друзья: капитан Хагеруп, лейтенант Хорген, Цапфе, Рамм, Берге и т. д. У всех у них был положительно счастливый вид. А за ними все те молодцы, которые были посланы нам навстречу: капитан Блюм с «Хеймдаля» и лейтенант Ф. Лютцов-Хольм с аэропланами. Последним — но не по своей доброй воле, а потому лишь, что ему понадобилось время на дорогу от директорского дома — был наш страшно добрый хозяин. Бедный Кнутсен он так бежал, что ему пришлось сначала отдышаться! Это было радостное свидание. Из всех, кому за эти дни нас не доставало, едва ли кто другой чувствовал наше отсутствие с такой болью! С утра до вечера, передавали нам, он высматривал нас повсюду. Никогда он не забывал о нас думать. Никто не мог и предполагать, что в таком сильном и большом теле бьется такое нежное, такое горячее сердце! Поэтому нет

ничего изумительного, что встреча наша с Кнутсеном была совсем особенной.

Затем нам пришлось сниматься со всех сторон. Ведь, нужно было запечатлеть на пластинке месячную бороду и грязь! Через час уже не будет ни того, ни другого. После этого мы отправились на свою прежнюю квартиру, где провели такие незабвенные дни перед отлетом. Словно в каком-то дивном сне мы снова видели всё перед собою. Не проходило и дня, когда мы сидели за своим скромным обедом в маленькой кают-компании на «N 25», чтобы кто-нибудь из нас не сказал: «Да, когда-то мы будем опять сидеть у Кнутсена?»

И вот мы здесь. Теперь настал наш черед щипать себя и задавать себе вопросы: неужели это действительно возможно? Неужели можно есть столько бисквитов, сколько хочешь? У нас еще не было времени ни побриться, ни помыться. Берта взяла нас под свою опеку, и мы прежде всего должны были теперь есть. Когда мы вошли в столовую, грянул салют. Станция приветствовала наше возвращение. И никогда еще наш национальный гимн не звучал так прекрасно. Вытянувшись, как при команде «смирно!», все мы собравшиеся в эту ночь в столовой, стоя выслушали звуки нашей дорогой песни. Я думаю, что у всех тогда глаза были мокры от волнения.

Часов около 3—4 утра была приготовлена паровая баня, и произошло превращение. Волосы и борода исчезли, а с ними много темных наслоений. Все мы похудели. Это обнаружилось только теперь. Казалось, что Рисер-Ларсен может дважды обернуть себе шею тем воротничком, который он обыкновенно носил и который даже был ему тесен когда он отправлялся на север.

Когда мы в эту ночь легли спать, я положительно не помню, да это и не важно. Знаю лишь одно, что когда я вышел из дому на следующий день и оглянулся кругом, то меня встретило одно из тех зрелищ, которые навсегда запечатлеваются в памяти человека. Прямо перед домом, на высоко стоящем на особой площадке флагштоке, развевался и хлопал огромный красивый флаг, под порывами чудного летнего ветерка. Солнце пекло, и окружающие ледники лежали в его лучах, как сверкающее серебро. Все, казалось, было облечено в праздничные одежды. Земля розовела от чудных цветочков, и птицы щебетали и пели. В гавани все суда стояли расцвеченные флагами. Да, хотелось ущипнуть себя еще раз, чтобы убедиться в том, что ты бодрствуешь! Все это походило на чудесный сон!

20-го июня в 2 часа утра «Хеймдаль» вышел из бухты с летчиками, механиками и фотографом на борту. Он должен был итти в бухту «Водки» и забрать наш аэроплан. Уже в 8 часов на следующий вечер они вернулись обратно с аппаратом в полной исправности. Мы сидели и ужинали, когда они вернулись, но гул мотора поднял нас всех на ноги. Аэроплан появился, изящно скользя по воздуху, и опустился вслед за этим.

Теперь наступил отдых, в котором мы все так нуждались. Мне это напомнило мои ребяческие годы, когда мы жили в деревне, проводили дни в лениости на подножном корму. Ежедневно мы получали целый поток телеграмм со всех концов мира.

23-го июня «Хобби» оставил нас, чтобы вернуться к себе домой — в Тромсе. У нас было такое чувство, словно мы теряем старого друга. Мы полюбили всю его работающую чудесную команду. Рамм и Берге уехали на нем.

В ночь на Ивана Купала мы провели время как полагается, жгли костры, пели и танцевали. Зафрахтованный угольной компанией пароход «Альбр. В. Сельмер», пришедший на станцию 21-го июня, закончил 25-го июня погрузку угля и в тот же день к вечеру поднял на борт «N 25» и два военных аэроплана. Они были погружены на борт в том виде, в каком стояли на воде. «N 25» — на носу и два других на корме. «Альбр. В. Сельмар» сразу превратился в нечто среднее между птицей и рыбой! Крылья аэроплана далеко выдавались по обеим сторонам и, наверное, обращали внимание всех встречных своим странным видом. «Сельмар» был почтенного возраста, но словно специально приспособлен для того, чтобы взять на юг всю нашу экспедицию. Не говоря уже о том, что на нем было прекрасное место для аппаратов, он, кроме того, легко и удобно мог дать пристанище всем членам экспедиции. Тяжело было прощаться с Кнутсеном и Кингс-Бэем. В нашей памяти всегда останется дорогим воспоминанием широкое гостеприимство, которое мы там встретили, и изумительный уход, которым нас окружили после нашего возвращения. В 11 часов «Сельмар» вышел из Кингс-Бэя при очаровательной погоде. Высоко в небе стояло полуночное солнце, и окрестные горы были ослепительны в своей красоте. 29-го июня в 11 часов утра мы прошли мимо Птичьего острова и вошли в шхеры. Телеграммы продолжали поступать в таком огромном количестве, что 2-й штурман, бывший одновременно и радио-телеграфистом, совершенно сбился с ног.

Вблизи Тромсе нас нагнал пароход «Рикард Вит», принадлежащий Вестерольскому Пароходному Обществу. Когда он проходил мимо, на нем взвились флаги, загремел салют, все находившиеся на борту стали махать нам и кричать, и пароход превратился в сплошное море флагов. Это было первое приветствие из целого ряда таких же. Оно было так неожиданно, что совершенно нас растрогало. Мы никогда не забудем этого чудесного поздравления с возвращением домой.

Все время стояла удивительная летняя погода, и наше путешествие вдоль берега превратилось в поездку по сказочным странам. Ели и березы стояли в зеленой одежде, как сказочные видения из другого мира, когда мы тихо скользили мимо берегов. Кое-где попадались навстречу одиночные рыбацьи суденышки, и, право, я много раз чувствовал клубок в горле, когда эти закаленные в бурях люди поднимались со своих мест, снимали шапки слали нам свой сердечный привет. Такое прочувствованное при-

ветствие было столь же трогательно, а иногда даже еще более трогательно, чем пышный, блестящий прием!

На высоте Кристиансанда нас встретило первое зримое приветствие по воздуху. Это флот и армия поздравляли нас с приездом. Четыре аэроплана некоторое время кружились вокруг нас, и потом опять исчезли. Какой красивый привет! К вечеру 4-го июля мы прошли маяк Фердер и вошли в Ослофьорд, где нас тотчас же встретили в воздухе аэропланы, а на море—ликующие толпы людей в бесчисленных лодках. Около Птичьего мыса нам довелось быть свидетелями одной из самых захватывающих сцен, которые мы пережили—сцену свидания наших летчиков с женами. Был спущен трап, все головы обнажились, и две женщины, на долю которых за все время нашей экспедиции выпало самое тяжелое бремя, поднялись на палубу. Ах, если бы в моем распоряжении были флаги всего мира, чтобы я мог почтительно опустить их перед этими женщинами!

Полет через Северный полюс на воздушном корабле „Норвегия“.

Приготовления к полету.

В мае 1925 года на Шпицбергене во время совещания между Амундсеном, Эльсвортом и лейтенантами норвежского флота Рисер-Ларсеном и Дитриксеном*) впервые был поднят вопрос о возможности полета от Европы до Америки через северный полюс. В то время мы готовились сделать первый свой визит в царство вечного льда на двух самолетах системы Дорнье-Валь.

Как еще свежо у нас в памяти это совещание!

Оно происходило не в зале заседаний с парадной мебелью и мягкими креслами. Два венских стула да две походных кровати составляли всю нашу обстановку. И не было председателя. Четверо мужчин — спокойных и серьезных — уселись на чем попало, на стульях, на кроватях и — под гул моторов аэропланов — стали обсуждать возможность самого большого из когда-либо задуманных полетов на воздушном корабле.

Рисер-Ларсен обратил наше внимание на итальянский воздушный корабль «N 1», как наиболее пригодный для нашего предприятия. Через несколько дней после этого совещания две большие птицы — самолеты «N 24» и «N 25» — ринулись в беспредельную ледяную пустыню, чтобы произвести разведку для вновь задуманного полета на воздушном корабле. Мы возражаем против того, что этот наш полет часто называют неудачным. В тот раз нашей целью было лишь изучение условий, существующих в ледяной пустыне, и проникновение в нее возможно дальше — и это задание мы целиком выполнили, хотя на карту и ставилась наша жизнь. Наши предположения о том, что атмосферные условия над ледяными массами Ледовитого океана пригодны для продвижения на воздушных кораблях подтвердились полностью. Мы также получили уверенность в том, что в данное время воздушные корабли предпочтительнее аэропланов. Малейший пустяк — и самолет может быть выведен из строя. Иногда такой пустяк принуждает летчика к непредвиденному спуску, а спуск более чем рискован в тех областях, где нет мест для посадки. Иное дело на воздушном корабле. Если мотор испортится, то на воздушном корабле его просто останавливают и чинят. Злой враг аэропланов, с которым приходится считаться — это туман. Не-

*) Дитриксон полетел с Амундсеном летом 1928 года на выручку экипажа «Италии» и пропал без вести.

предвиденный спуск в тумане — верная гибель для самолета и смерть для его пассажиров.

Вскоре после нашего полета на самолетах до 88 градуса, мы попытались связаться с полковником Нобиле, конструктором и строителем воздушного корабля «N 1». Он пошел нам навстречу и спустя короткое время прибыл в Осло *) на совещание. Это первое организационное совещание происходило в доме Амундсена на берегу Буннефьорда, и в нем приняли участие Амундсен, Нобиле и Рисер-Ларсен. По получении разъяснений от самого конструктора воздушного корабля мы еще больше убедились в том, что «N 1» наиболее пригоден для далекого полета.

Спустя короткое время мы поехали в Рим для подписания договора о покупке «N 1». Было решено, что «N 1» после некоторых изменений будет готов в начале 1926 года, и к этому времени в Рим должен был прибыть норвежский экипаж, который под руководством Нобиле и будет обучаться управлению воздушным кораблем.

После возвращения из Рима я поехал в Соединенные Штаты, чтобы попытаться там собрать средства для будущего путешествия путем чтения докладов о полете до 88° северной широты. Немного позднее Эльсворт сообщил, что он готов оказать нашему предприятию поддержку в 100.000 долларов. Это щедрое предложение дало возможность приступить к осуществлению нашего замысла.

Полковник Нобиле на одном из совещаний в Осло был приглашен на пост капитана «Норвегии», как мы решили назвать воздушный корабль.

По возвращении моем из Америки «Норвегия» произвела пробный полет, имея на борту смешанную норвежско-итальянскую команду. Эльсворт за несколько дней до этого приехал в Осло, чтобы встретиться там со мной и вместе отправиться морским путем на Шпицберген для участия в подготовительной работе, которую нужно было произвести до прибытия туда «Норвегии». Тем временем мы получили сообщение, что желателен наш приезд в Рим. Через несколько дней по приезде из Америки я уже уехал на юг. Мы прибыли в Рим как раз во-время, чтобы в качестве зрителей увидеть замену из «Норвегии» итальянского флага норвежским. День спустя мы уже снова ехали на север, а вскоре двинулись дальше — на Шпицберген. Экспедиция имела в своем распоряжении два судна. Пароход «Кнут Сколюрен» был нанят нами, а «Хеймдаль» был предоставлен государством. Первое судно могло выйти из Тромзе около 13 апреля, а второе самое раннее 22-го. Нам нужно было торопиться, а потому мы заняли места на первом судне. Когда мы приехали утром в Тронхем, «Сколюрен» уже находился там. Мы отправились на пароход, чтобы сделать визит капитану Иенсену и заодно узнать, сколько он может взять с собой пассажиров. С грустью мы узнали, что он может взять только шесть человек, а нас было четырнадцать.

*) Осло — столица Норвегии.

После долгих хлопот место нашлось для всех четырнадцати, правда, все помещения были так набиты народом, что яблоку негде было упасть. Велико было поэтому наше изумление, когда мы спускаясь снова на берег, встретились с улыбающимся, плотным иностранцем — ученым, который сообщил нам, что он отправляется на «Сколюрене». Мы вопросительно взглянули друг на друга. Он понял, что его появление всех нас ошеломило. — Да, — сказал он, — я получил разрешение от секретаря Норвежского Аэроклуба отправиться на этом судне и уже перенес на борт свои инструменты. — Очень неприятно разочаровывать человека, имеющего как будто все права на осуществление своих желаний, но другого выхода не было. Сообщив ученому, что мест на этом пароходе нет, мы осведомили его, что другой корабль «Хеймдаль» выйдет из Гаммерфеста на Шпицберген около 22-го апреля. Этот человек был весьма обескуражен нашим сообщением.

17 апреля в час ночи мы прибыли в Тромзе. Здесь встретили нашего старого друга и спутника по прошлогоднему полету, аптекаря Цапфе, который присоединился к нам и принял на себя свои прежние обязанности заведующего провиантом, доктора и аптекаря. В тот же день в 11 час. вечера мы покинули Тромзе на борту «Сколюрене». Переход этот был беден событиями. Даже никто не заболел морской болезнью. 21 апреля в 5 часов дня мы пришли в Кингс-Бэй. Немного льда вдоль пристани Угольной Кампании — вот и весь лед, который нас там встретил. Его взорвали и на другой день в 3 часа утра мы уже отшвартовались у пристани.

Как все отличалось от того, что мы видели здесь в прошлом году. Тогда весь фьорд был покрыт льдом, а теперь его нигде не было видно. Но зато снега было гораздо больше, чем в прошлом году. В Кингс-Бэе мы должны были встретить командора Бэрда, с которым беседовали в Нью-Йорке за несколько недель до этого. Он тогда заходил к нам и рассказал о своем плане полета на аэроплане к северному полюсу. Мы поделились с ним своим опытом и высказали свое мнение, что лед в Кингс-Бэе мог послужить бы для него наилучшим местом для старта. А тут оказалось, что вся бухта свободна от льда. Что подумает о нас Бэрд? не решит ли, что мы собирались посмеяться над ним? Хотя наша совесть и была совершенно чиста, однако, мы каждый день толковали об этом и надеялись, что лед на фьорде образуется, и Бэрд получит место для старта, которое мы ему рекомендовали.

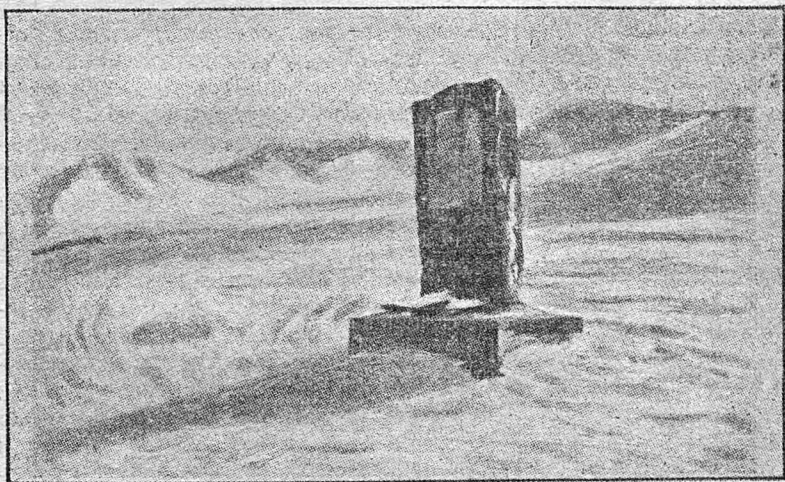
Как изменился вид окрестностей. Теперь здесь стоял огромный ангар, построенный в течение зимы, возвышавшая над всеми другими постройками. Дома, казалось, совершенно исчезали рядом с этим колоссом. А недалеко от ангара стояла только что воздвигнутая причальная мачта.

Мачта и ангар были построены в главных чертах по системе Волковника Нобиле, но с теми необходимыми изменениями, которые диктовались обстоятельствами. Постройка мачты и ангара началась осенью предыдущего года. Эти работы производились под наблюдением лейтенанта Ховера.

На Шпицбергене

Очень украшает ландшафт Кингс-Бэя памятник, поставленный на месте прошлогодного нашего старта. Это — красивый камень с именами шестерых, впервые дерзнувших. Памятник сооружен по рисунку Кнутсена, которому и принадлежит честь его создания. Он поставлен на холме, как раз над тем местом, откуда мы стартовали.

Не часто бывает на Шпицбергене, что вас будит духовой оркестр, но так это случилось в воскресенье 25 апреля. Было изумительно красивое утро. Поразительно ясное и тихое. Мы уже проснулись, но лежали, наслаждаясь свежим воздухом, врывавшимся сквозь открытые окна, и любуясь дивным видом на чистые, снегом покрытые горы. Чувствовалась какая-то торжественность в природе. Вдруг до нашего слуха долетели звуки зна-



Памятник на месте старта аэропланов Амундсена в Кингс-Бэе.

комой мелодии. Мы в тот же миг поняли, в чем тут дело. Это был военный оркестр с «Хеймдаля». Мы оделись и вышли, из дома. Да, совершенно верно. У пристани стоял «Хеймдаль», а пассажиры и команда уже готовились сходить на берег. С чувством облегчения глядели мы на «Хеймдаль». До сих пор у нас было слишком мало народу. А теперь мы могли рассчитывать на помощь со стороны всей команды судна. В первую очередь надо было заняться уборкой снега. Приходилось откапывать из-под снега длинную железнодорожную линию, прежде чем можно было наладить по ней движение. Работа была далеко не легкая. В некоторых местах рельсы были занесены целыми сугробами снега, смерзшегося в плотные массы и достигшего до двух метров в высоту. Убирать такой снег было очень тяжело.

29 апреля прибыл американский пароход «Шантье», привезший экспедицию Бэрда. Вначале Бэрду пришлось очень туго. Когда подошел «Шантье», «Хеймдаль» занимал небольшую пристань, единственную, которая там имеется, и пополнял свои запасы угля и воды. Кроме того, было что-то неладное с котлами, вследствие чего капитану «Хеймдаля» пришлось отказать Бэрду, когда тот попросил его отойти от пристани и дать место «Шантье». Это было очень неприятно, тем более, что с первого взгляда отказ можно было истолковать, как акт недружелюбия.

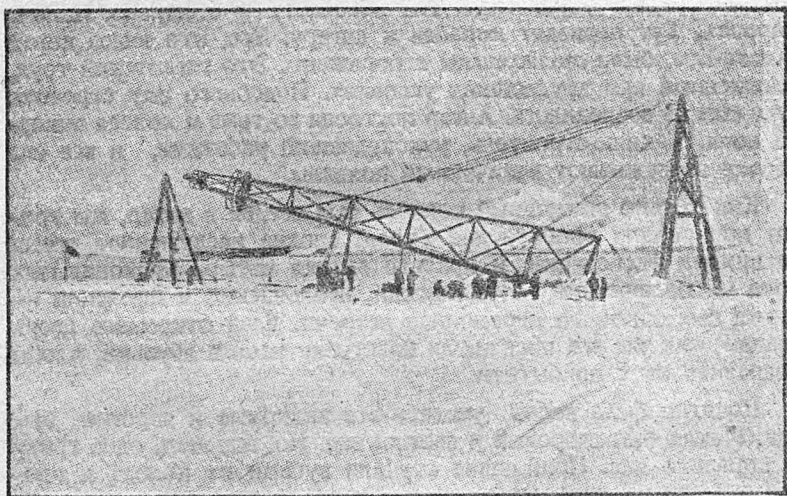
Спустя день пришел «Хобби», наш старый друг со времени прошлогоднего путешествия. Он должен был помогать экспедиции Бэрда. Так как работа «Хеймдаля» у пристани затянулась дольше, чем предполагалось, то Бэрд решил выгрузить свой аэроплан на берег сквозь дрейфующий лед, который к тому времени нагнало течением, так что он лежал вокруг «Шантье». Задача была чрезвычайно смелая, но ее выполнили с такой ловкостью и с таким расчетом, что мы все пришли в изумление. Четыре спасательных шлюпки были связаны вместе и на них сгрузили огромный аэроплан Фоккера. Невольно зрители затаили дыхание. Этот плот был подведен к берегу против течения и сквозь дрейфующий лед: Рассказывать об этом легко, но нужно помнить, что каждый шаг грозил страшной опасностью всему транспорту. При криках «ура» плот достиг берега, и в чрезвычайно короткий срок «Жозефина Форд» — название аэроплана — уже стояла на твердой земле. Теперь работа закипела и шла без отдыха и днем и ночью. Дело в том, что Бэрд не мог подняться со льда, как это сделали мы в прошлом году, и ему нужно было подыскивать себе соответствующую площадку для разгона на земле. После тщательных поисков Бэрд остановился на участке, лежащем как раз над нашим ангаром и немного правее его. Подъем здесь был незначителен и местность довольно ровная на первый взгляд. Но для тех, кто должен был отсюда подниматься, было еще очень много работы. Днем и ночью убирался снег, лежавший сугробами и местность выравнивалась. Интересно было следить за этой работой. Невольно приходило на ум сравнение с трудолюбивыми муравьями.

3-го мая был произведен первый пробный полет, но, к несчастью, летчики сломали одну лыжу. То же самое произошло и в другой раз, так что начинали уже высказывать сомнения, удастся ли вообще подняться на воздух. Но и здесь, как и повсюду, победила находчивость и выдержка. Площадка с каждым днем приводилась все в лучший вид и под конец стала походить на каток для состязаний на коньках.

Наконец, и мы могли послать «Норвегии» в Ленинград телеграмму о том, что у нас все готово. И вот 5 мая нами было получено сообщение, что наш воздушный корабль оставил Ленинград в 9 часов 30 минут утра.

Шестого мая мы получили телеграмму от лейтенанта Свена Брюна, нашего ценного помощника в Вадсё, что «Норвегия» при-

швартовалась там к мачте в шесть часов утра и предполагает продолжать свой путь на север через несколько часов. Радиостанция Кингс-Бэя, все время находившаяся в распоряжении экспедиции, оказала нам неоценимые услуги. Она перехватывала телеграммы с «Норвегии», отправленные во время пути, и непрерывно осведомляла нас об этом. Таким образом мы слышали, как «Норвегия» сносилась с Медвежьим островом и что она передавала потом. Во время перелета корабля через океан барометр стоял у нас высоко, дул слабый восточный бриз, шел легкий снежок, но была не очень хорошая видимость. Ночь на 7 мая не отличалась спокойствием. Все время наблюдалась беготня между нашим домом и телеграфной станцией. В пять часов утра с «Норвегии» сообщили, что воздушный корабль держит курс прямо на выход из фьорда. Был подан сигнал, чтобы все разошлись по местам для приема «Норвегии» и ввода ее в ангар.



Постройка мачты для причала воздушного корабля в Кингс-Бэе.

Утро было изумительное — ясное и спокойное. Дым из наших трубок поднимался прямо вверх, даже не пытаясь расплыться по сторонам. На месте спуска, немног ниже ангара, все кишело людьми. Экипаж «Хеймдаля», вся плотничья артель, а также все итальянские рабочие были готовы занять свои места. Команда передается при помощи огромных мегафонов. То кричит лейтенант Хöver по-норвежски, то майор Виллини по-итальянски, то они оба сразу, не понимая один другого. Вот, наконец, «Норвегия» показывается у мыса Митры. Сначала не было ничего величественного, только маленькое темное пятнышко, движений которого почти нельзя было заметить. Но вскоре пятнышко стало быстро расти и мало-по-малу начало принимать форму того, чем оно было — первым управляемым воздушным кораблем, появив-

шимся в этих краях. Возбуждение среди ожидавших прибытия корабля возрастало все больше и больше, по мере того, как «Норвегия» приближалась и принимала все большие и большие размеры. Покружившись два-три раза над местом спуска, вероятно, для того, чтобы ознакомиться с условиями, корабль стал медленно и спокойно опускаться к своим помощникам, ожидавшим его на земле. Маневр был произведен блестяще и произвел на всех нас сильное впечатление. В шесть часов утра с «Норвегии» со свистом упал на землю причальный канат, и спустя короткое время за него уже крепко держались сотни сильных рук. Корабль подтянули почти к самой земле. Стоял мертвый штиль и нечего было опасаться неожиданностей. Тут начались взаимные приветствия. Из окошечек воздушного корабля высунулись знакомые физиономии. — «Здорово, Хорген. Здорово», — раздается веселый и радостный крик. Это аптекарь Цапфе, стоящий среди зрителей, приветствует своего друга, лейтенанта Хоргена, находящегося в гондоле управления. Тот отвечает: — «Здорово, Цапфе. Здорово». Тут подводят корабль к ангару. Все, кто видел ангар в Кингс-Бэе, были ошеломлены и поражены. Это гигантский труд, выполненный при труднейших условиях. Подобного ему строения нигде еще не возводилось. Ангар построен во тьме и холоде полярной ночи. Техник-строитель, руководивший работами, и все его рабочие заслуживают величайшей похвалы.

Как только воздушный корабль был введен в ангар, мы трижды прокричали троекратное «ура», вполне заслуженное всеми участниками экспедиции, и оркестр сыграл четыре национальных гимна — норвежский американский, итальянский и шведский — и этим был закончен церемониал встречи. Едва открылась дверь гондолы, как мы все поспешили навстречу нашим друзьям, чтобы поздравить их с прибытием.

Приятно было вновь увидеть все знакомые и дорогие нам лица. У всех был здоровый и свежий вид. Но, впрочем, одно сразу же поразило нас. Прибывшие стучали зубами от холода и просили отвести их, как можно скорее домой и дать там выпить горячего кофе. Ничего нет странного в том, что они замерзли. На них были надеты самые обыкновенные спортивные костюмы, словно они собирались устраивать летний пикник в лесу. Мы выразили свое изумление по поводу этого и попросили объяснений, но не смогли получить сколько-нибудь удовлетворительного ответа. Конечно, наши замерзшие летчики никогда не забудут чашки того крепкого, горячего кофе, которое было поднесено им нашими милейшими экономками, Бертой и Кларой, как только они вошли в теплую и светлую столовую. Вопросы и ответы посыпались градом.

Но лучше всего, позвольте предоставить слово тому из путешественников, который пролетел на «Норвегии» весь путь от Рима до Шпицбергена.

От Рима до Шпицбергена на „Норвегии“

(Рассказ Густава Амундсена, — племянника Роальда Амундсена).

29 марта норвежский флаг был поднят на воздушном корабле, и после этого корабль был назван «Норвегией». В тот же вечер Амундсен и Эльсворт уехали на север, чтобы присоединиться к «Норвегии» на Шпицбергене. Таким образом, все, к счастью, говорило, что день отъезда приближается. 31 марта приехал английский пилот майор Скотт, который должен был служить нам лоцманом над Англией. На всех аэродромах Франции и Англии, которыми нам, может быть пришлось бы воспользоваться, все было готово для встречи.

На совещаниях у полковника Нобиле был установлен список команды и распределена работа. Было принято больше итальянцев, чем предполагалось, но считалось, что эти запасные останутся на Шпицбергене. Наконец, вечером, седьмого апреля, пришел с нетерпением ожидаемый приказ: «Завтра утром вставать в 4 ч. 45 мин. Отправление из Рима около 10 часов». Все засуетились и началась упаковка. Нам было сказано, что мы можем взять с собою до 15 кило багажа. Но странно, когда начинаешь в таких случаях разбирать свое имущество, то так трудно выбрать, что нужно и потому при самых честных намерениях невозможно взять с собою меньше этих проклятых 15 кило. Когда мы пришли к ангару, там было еще немного народу, но к 9 час. зрители начали подходить, а когда через некоторое время появился Муссолини с большим куском пластыря на носу — следы покушения, произведенного накануне, то собралось уже около тысячи человек. Норвежская колония присутствовала в полном составе. Мы попрощались как с земляками, так и с нашими друзьями других национальностей, с которыми познакомились в Риме. Множество горячих пожеланий счастья выпало на нашу долю. Но настало 10 часов, а о старте еще не было и слышно; мы бродили и болтали то с тем, то с другим и все ждали, ждали. Наконец, в половине одиннадцатого пришло сообщение о том, что старт отложен, так как метеорологические сведения из Франции оказались неблагоприятными. Все вытащили свой багаж из корабля и отправились по домам. Наши хозяева, все время глазевшие из окон на синее небо, были изрядно удивлены, увидев нас всех внизу на улице; но, несмотря на это, прием нам был оказан сердечный.

Вечером того же дня полковник Нобиле передал нам через Рисер-Ларсена, что наш багаж слишком тяжел и на фабрике специально для нас сделают особые мешки и сумки. На следующий день мы получили очень маленькие, но очень практичные мешки и сумки из резины. Я думаю, большинство из нас не решилось бы отправиться с таким количеством багажа даже на дачу. А вот нам с таким багажом приходилось пускаться в долгий многонедельный путь от Рима до Шпицбергена. К нашему удивлению, позднее оказалось, что у итальянской команды не было такого

Сагажа, как наш. Напротив, у них были и чемоданы и вообще дорожные принадлежности всяческих форм и конструкций.

Сведения о погоде из Франции все еще были неблагоприятными, но в Риме погода стояла хорошая и тихая. Вечером пришел новый приказ: «Быть готовыми к отправлению в 6 ч. 30 м. утра». Ложась спать в тот день, мы с надеждой думали об утре. На следующий день было десятое апреля и эту дату мы все будем долго помнить, потому что в этот день мы, наконец, отправились, и великое путешествие началось. В половине восьмого утра мы прибыли в ангар и первое, на что упали наши взгляды, был большой симпатичный ящик из Берлина, стоявший у входа в гондолу управления. «Слава богу, вот и наши авиационные костюмы, теперь-то уж мы не замерзнем», было нашей первой мыслью. Дело в том, что для всех нас, — и для норвежцев и для итальянцев, — были сшиты по мерке костюм, шлем и варежки. Но, к сожалению, по неизвестной причине, ящик был убран у нас из-под самого носа, и мы его не увидели до Шпицбергена. Пришлось отправиться в полет в чем мы были. Нельзя сказать, чтобы мы пришли в особенный восторг при мысли о том, что нам придется лететь весь долгий путь до самого Шпицбергена в обычном дорожном костюме. Для нас было загадкой, как с этим справятся итальянцы, но мы довольно скоро узнали разгадку.

Погода была тихая, солнце сияло, и мы, сделав круг над Римом, взяли курс морем на Францию.

Воздушный корабль „Норвегия“

Давайте пройдемся по «Норвегии, пока она летит на север. Если мы начнем с передней части гондолы управления, то встретимся здесь с рулевым направлением, который держится курса, уставившись на какую-нибудь точку на земле или на небе. Дело в том, что стрелка нашего компаса слишком медленно возвращалась на место и из-за этого по компасу было трудно править. Поэтому, взяв надлежащий курс, обычно выбирали впереди какую-нибудь точку и правили по ней. Так делается на всех кораблях и это знакомо каждому моряку. При тихой погоде «Норвегия» хорошо слушается руля, но если дует ветер и притом еще порывами, то тогда удерживать ее в должном направлении и на надлежащей высоте дело очень утомительное. На штирборте мы увидим рулевого высоты, который, помимо того, что должен держать нас все время на правильной высоте, обычно около 300 метров, кроме того еще и обязан следить за манометрами и смотреть за тем, чтобы давление в разных частях большого баллона не превышало установленного максимума. Если это случается, он должен «выпускать газ». А веревки от клапанов висят перед ним, так что ему не трудно, пользуясь ими, уменьшать давление. Он должен также следить за правильностью давления воздуха в маленьких баллонах. Это регулируется при помощи устроенного на передней части штурвала высоты особого маленького штурвала, который закрывает или открывает доступ воздуха в большой клапан в носу корабля.

На бакборте мы увидим полковника Нобиле. Против его места расположены все приборы машинного телеграфа. Здесь кончается первое отделение, вход куда разрешался только командиру, рулевому и навигаторам. На штирборте, в передней части второго отделения — место навигаторов, которые ходят взад и вперед между обоими отделениями, отдавая приказания рулевому направлению при перемене курса. В этой части гондолы управления стоят и два единственных стула, которые были все время заняты летевшими с нами иностранными журналистами. В задней части гондолы по штирборту помещается наша миниатюрная радио-станция, а между ней и стеной по бакборту проход, ведущий в (Если бы тут была дверь, а не занавеска, то на ней красовался бы обычный знак «00»!) Это интимное учреждение было обращено нашим журналистом в свой постоян-

ный... рабочий кабинет! Если же нужно было пользоваться этим местом для чего-нибудь другого, то тогда приходилось организовывать вытурять журналиста оттуда! Впереди этой маленькой комнатки был устроен вертикальный трап, ведущий к главному открытому килю.

Если мы начнем свой обход с носа, откуда также ведет ход на верх баллона и пойдем к корме, то первое, что мы встретим, будут аккуратно развешенные причальные канаты и гайдропы, числом четыре. Они свернуты, как мотки веревки, так что, когда их сбрасывают в отверстия, расположенные по бокам киля в обтягивающей его материи, то они, падая к земле, изящно размазываются. Три из них предназначены для подтягивания и причаливания и отдаются прямо сверху по команде командира, а четвертый расположен в конусообразном носу корабля и употребляется только при причаливании к мачте. Этот причал отдается из гондолы управления и подвешивается к особому механическому вороту, который приводится в действие из гондолы. Если мы пойдем теперь дальше к корме, то пройдем прямо под гондолой управления; она совершенно открыта сверху, только сама передняя часть покрыта брезентом и войлоком; помещение для радио тоже покрыто тонкой парусиной. Киль, до сих пор сильно наклонный, теперь становится почти горизонтальным и начинает снова заметно подниматься, только когда мы пройдем над двумя передними гондолами моторов. Они расположены одна против другой, приблизительно посередине корабля, и к ним можно спуститься, пролезая через большие овальные люки в материи, обтягивающей киль, и проходя по узким мосткам, снабженным с обращенной к носу корабля стороны легким поручнем. Непривычному человеку рекомендуется на первый раз крепко держаться! Самая же гондола для мотора подвешена на тросах, которые для неопытного глаза кажутся чрезвычайно ненадежными, но, на самом деле, нет никакой опасности, что они лопнут: они испытаны на разрыв при нагрузке во много раз больше той, которую им приходится выдерживать. В гондоле для моторов места немного, и если мотор пущен в ход, а передний радиатор открыт, то получается ужаснейший сквозняк! Если мы выберем для посещения гондолу со штирборта, то встретим там Омдаля, улыбающегося и приветливого, как всегда. Это его мотор и с ним ни разу ничего не случилось. Шум от мотора очень мешает, так что беседа не может быть оживленной. Но в гондоле управления можно разговаривать без особого труда. Мы покидаем Омдаля, пробираемся обратно по мосткам и облегченно вздыхаем, очутившись снова внутри корабля. Идя дальше по пути к корме, мы замечаем большие баки для бензина, висящие между ребрами по обоим сторонам на всем протяжении корабля от носа до кормы. Их всего тридцать два, но передняя и задняя пары предназначены для водяного балласта. У спуска в заднюю гондолу для мотора мы остановимся и заглянем к нашим улыбающимся итальянским товарищам. Здесь киль начинает сильно подниматься к корме.

На самой корме материя под нами частично убрана и отсюда можно видеть руль направления. Кроме того, мы, при нашем странствовании по «Норвегии», всюду будем наткаться на крепко-накрепко принайтовленные запасные части, масленки и ящики с инструментами.

Кто-то пробегает мимо нас, бежит в переднюю часть корабля и исчезает в самом носу. Куда же это он? На верх корабля, чтобы посмотреть, все ли клапаны в порядке. Это мало привлекательная работа. Нужно вылезать из малюсенького люка на самый нос корабля и начинать карабкаться вверх, потому что из-за загиба, по которому приходится взбираться, буквально карабкаешься по узкому трапу, устроенному там. И при этом в начале пути надо быть особенно осторожным, потому что здесь проходишь над тонкой парусиной, обтягивающей стальной каркас, образующий нос корабля, и стоит только наступить на эту парусину, как неминуемо провалишься внутрь корабля. Если к тому же скорость падения будет велика и направление надлежащее, то можно быть уверенным, что прорвешь тонкую парусину в нижней части корабля и проследишь дальше в пространство и будешь иметь не совсем приятную возможность познакомиться с матерью сырой земли, находящейся в 300 метрах под нами! Пройдя опасный кусок пути и достигнув верхней части газового баллона, можно выпрямиться и спокойно ходить. Но на первый раз, все же, не будьте так уж смелы! Такая прогулка не столь уж легка, как кажется, потому что для хождения по баллону, наполненному газом и поддающемуся под тяжестью человека, требуется привычка. Сделав первый шаг, сейчас же чувствуешь, что весь баллон начинает волноваться под тобою, и если не предпринять чего-нибудь, чтобы остановить или ослабить это волнообразное движение, то при следующем же шаге беспомощно падаешь, хватаясь за веревку, протянутую вдоль баллона. Это все, конечно, не так опасно: можно сейчас же снова подняться на ноги, но особого удовольствия не испытываешь. Поэтому, прежде чем пускаться в путь, нужно пройти небольшой курс хождения по баллону, а раз только научишься, то все пойдет чрезвычайно легко. Нужно сначала сделать обычный шаг и сейчас же вслед за этим два коротких, или, вернее, надо топнуть ногой два раза,—этим ослабляются волнообразные движения, и тогда там можно ходить так же спокойно, как в комнате. Впрочем, это касается только самого баллона, потому что, посмотрев по сторонам, большинство предпочтет быть в кабине, а не в верхней части «Норвегии». Ведь, корабль не идет совершенно спокойно: все время кажется, что он, как дикая лошадь, пытается всеми правдами и неправдами сбросить с себя седока! Сначала он ныряет носом и тогда чувствуешь, что если уж падать, то лучше всего сейчас! Вслед за этим он применяет противоположный маневр: поднимает нос кверху, а если ты удержишься, то корабль пытается еще покачаться из стороны в сторону. Прибавьте к этому, что он несется в 300 м над землей со

скоростью около 80 км, и вы, быть-может, составите себе некоторое представление о той работе, которую выполняет человек, постоянно бывающий там наверху, чтобы посмотреть, все ли в порядке! Но команда корабля всегда бывала весела и довольна и внизу и наверху. Во время полета на Шпицберген этим делом, помимо всего прочего, занимался приветливый и веселый резервный такелажмейстер Беллоки, а от Шпицбергена и дальше эту не особенно завидную работу взял на себя не менее приветливый такелажмейстер Алессандрини. Газовые клапаны—штучка довольно порядочного размера: 30 сантиметр. в диаметре! При осмотре с ними надо быть особенно осторожными и их закреплять. Это было первое, что внушалось всем, кто работал с ними. Когда корабль еще стоял в ангаре около Рима, случилось, что один из итальянских рабочих забыл соблюсти эту необходимую предосторожность, и результат не заставил себя ждать: клапан просто-на-просто упал внутрь баллона. У рабочего не было с собой запасного клапана, а газ выходил в большом количестве. Рабочий был один, так что не мог послать за помощью. Если бы он пошел сам, то из баллона вышел бы весь газ до его возвращения и тогда получилась бы чрезвычайно неприятная история как для корабля, так еще в большей степени для самого рабочего. Что же ему оставалось делать? Он настолько не растерялся, что закрыл отверстие наиболее широкой частью своего тела и, сидя так, стал звать на помощь, пока рабочие, находившиеся в ангаре, не услышали и не поспешили к нему на выручку с новым клапаном. Представьте себе, что бы произошло, случись что-нибудь подобное во время полета!

Мы все летим над Францией, при чем работают всего два мотора. Это дает наиболее выгодный ход, а, именно, 80-км в час при 1.000 оборотов на каждый мотор. Мелькают один за другим красивые ландшафты и вот, часов около семи утра, 11 апреля мы достигаем Ла-Манша у Кан. Ночь была холодная, так что уже туг мы мерзли в своих дорожных костюмах. Как же будет, когда мы продвинемся дальше на север? У всех итальянцев были кожаные куртки на меху, вот чем объяснялось их равнодушие к вопросу об авиационных костюмах! Вероятно, они думали, что легкий холод в пути нас не потревожит, но они, к сожалению, ошиблись в своем предположении!

Все еще дул свежий восточный ветер, так что наша скорость была не велика. Только к трем часам мы достигли огромных ангаров у Пулхэма, но опустились из-за атмосферных условий только к пяти часам. Тут собралось около 3.000 человек.

Мы все устали после тридцатичасового перелета, так что с радостью улеглись спать. Некоторые из нас были расквартированы вместе с итальянцами в бараках на аэродроме, где мы и обедали. Наш барак был очень хорош; его единственный недостаток заключался в том, что перегородки между комнатами доходили лишь до половины высоты барака, так что, когда наши итальянские друзья часов в пять утра начали переговариваться со своими

соотечественниками, находившимися в диаметрально противоположной части барака, то было бы большим преувеличением сказать, что Вистинг, Мальмгрен, Омдаль, Олонкин и я пришли от этого в восторг! Но наши протесты не помогли. Итальянцы, словно какие-то утренние птицы, встречали день песнями и ликованием. Старая морская поговорка: «Не смейся утром, пока не напьешься кофе», им, вероятно, совершенно неизвестна!

Уже на следующее утро нужно было приниматься за подготовку корабля к дальнейшему полету. По первоначальному плану мы должны были пробыть в Пулхэме около недели, но это было отменено и взамен приказано, как только метеорологические донесения будут благоприятны и «Норвегия» приготовится к отлету, — продолжать путь. Нам много пришлось потрудиться над наполнением корабля газом и над разными подготовительными работами. Наши спартанские запасы пищи были пополнены у провиантмейстера авиационной станции. Во время полета мы питались только холодными консервами, шоколадом и бисквитами. У каждого был, кроме того, свой термос, а когда он опустел — мы пили воду. Итак, нельзя сказать, чтобы мы жили шикарно, поэтому, прибыв в «гавань», мы первым делом постарались поесть чего-нибудь горячего.

В Пулхэме все были любезны и милы с нами, каждый старался скрасить чем-нибудь наше пребывание там. В ангаре рядом с нами стоял большой английский дирижабль «R. 33». Его команда была размещена в бараках по соседству с нами, и мы очень подружились с ней. От Амундсена мы получили восторженную телеграмму, которая нас очень порадовала.

Уже тринадцатого во вторник мы получили приказание отправиться в тот же вечер, так как погода над Северным морем и дальше до самого Ленинграда стояла превосходная. К 11-ти часам вечера все было готово, а в первом часу ночи мы уже опять были в воздухе, на этот раз на пути к Осло. Прямо-таки трогательно, с каким интересом англичане следили за нашим полетом! Они смотрели на него со спортивной точки зрения, — они всегда останутся верны самим себе, и их интерес к экспедиции и к нам был чрезвычайный! Характерным является последний привет, посланный нам вслед главным рулевым с «R. 33»: «До свидания и счастливого пути! Если с вами случится что-нибудь, то мы возьмем свой старый омнибус и отправимся за вами!»

Корабль при старте был тяжел, поэтому в ту темную, звездную ночь казалось, что мы зацепимся за верхушки деревьев и крыши домов. Уже над Северным морем под нами стал собираться легкий туман, так что одному из нас пришлось всё время стоять у люка с сильной электрической лампой в руке, чтобы мы вовремя могли увидеть отражение света в воде и поднять корабль вверх. К счастью все прошло благополучно. Но туман и дрейф сбили нас с курса, так что к утру, когда туман на время рассеялся, мы увидели, что находимся над Данией, немного ниже Лимфьорда; тогда мы взяли курс на север, на Норвегию. Но туман сно-

ба стал сгущаться, так что нам пришлось подняться над ним. Было замечательно красиво лететь над густым туманом, под лучами сияющего солнца, когда внизу расстилается огромный серый ковер, — это было похоже на волшебную сказку! Другое дело, что этот туман был нам очень неприятен, так как отнимал у наших навигаторов возможность производить наблюдения над дрейфом. Изредка навстречу нам попадались большие клочки тумана, и тогда уж мы абсолютно ничего не видали. Боясь в тумане познакомиться с прибрежными горами, мы меняли курс каждый раз, как такие высоко плывущие клочки тумана попадались нам навстречу. Немного раньше девяти часов утра туман рассеялся, и мы увидели, что находимся прямо у Арендаля. Был взят курс на город, мы описали круг над городом и полетели на север, над проливом Трумб и дальше вдоль берега к Осло. Во всех городах, которые мы пролетали, множество людей было на ногах, всюду были видны флаги, но Осло превзошел их всех! Красивый город, раскинувшийся под нами, напоминал растревоженный муравейник. На улицах, на крышах домов, всюду были люди, махавшие нам. Те из нас, кто был уроженцем Осло, искали свои дома. Не так-то легко ориентироваться в местности, которую видишь в первый раз сверху, хотя бы и хорошо был с нею знаком, но все-таки мы нашли то, что искали.

Только к трем часам мы опустились и пришвартовались к мачте и сейчас же начались подготовительные работы к дальнейшему полету. Мы все надеялись, что нам удастся остаться до следующего утра и уже совсем настроились на это, но метеорологический институт наколдовал нам небольшой циклон, находившийся где-то над Англией и заставивший нас отправиться дальше в тот же вечер. Нечего и говорить, что мы были чрезвычайно огорчены! Нам разрешили на два часа отлучиться домой.

В час двадцать минут, в ночь на пятнадцатое причал был отдан, и мы снова пустились в путь. Нельзя сказать, сколько человек дождалось нашего отлета, но можно с уверенностью утверждать, что их было много. Когда мы поднялись и до нас, сквозь темную ночь, донеслись звуки национального гимна — то всех захватила торжественность минуты! Мы пролетели над фьордом и у Сарпсборга и Фредерикстада повернули на восток, направляясь к Стокгольму. Снова сгустился туман, и нам ничего не оставалось делать, как только подняться над ним, надеясь, что дрейф будет не велик; но эти надежды, к сожалению, не оправдались. Мы обещали пролететь над Стокгольмом и Гельсингфорсом на пути в Ленинград, и это было одной из причин, почему мы желали, чтобы туман рассеялся. Но, как уже сказано, к сожалению, мы настолько сбились с курса, что пролетели гораздо южнее обоих этих городов, да даже, если бы мы и пролетели над ними, то все равно не много бы увидели.

Только к десяти часам утра мы увидели под собой землю. Более унылый ландшафт трудно было бы найти: болото, болото и болото, здесь и там купы деревьев и изредка одинокий домик.

Так как мы за последнее время не могли производить радиопеленгования из-за невозможности связаться с русскими радиостанциями, то навигаторы не могли определить нашего положения. После споров мы решили, что находимся в северной Финляндии и поэтому взяли курс на юг, чтобы добраться до Ботнического залива и оттуда направиться на Ленинград. Мы летели и летели, но нигде не было и признака моря. Правда, ландшафт изменил свой характер, то-и-дело попадались большие леса и много озер, но не видно было моря. Мы несколько раз брали курс на восток, но все так же безрезультатно. Около двух часов дня, проследовав некоторое время вдоль железнодорожной линии, мы очутились над городом, и было решено спуститься вниз, чтобы по возможности прочесть название станции и определить наше положение. Станция называлась «Валк». Карта сообщила нам, что это город на границе между СССР и Эстонией. Так, значит, мы утром находились над южной, а не над северной Финляндией! Мы сейчас же повернули снова на север, держа курс на Ленинград. Во время этого полета, мы думали не только о стране, которую покинули, но и о стране, которую нам предстояло посетить. Ведь мы так много слышали о большевиках и об их стране, что нам очень хотелось посмотреть на всё своими собственными глазами. Около половины десятого вечера мы опустились в полном мраке у ангара в Троцке (б. Гатчине). Из-за темноты нам не удалось разглядеть окрестностей, но мы слышали, что собралось много народу. Первое, что мы увидели, был взвод красноармейцев, готовый нас принять. Мы с любопытством рассматривали незнакомую нам военную форму, т.-е., главным образом, наше внимание привлек головной убор, что-то среднее между фуражкой и шлемом. В остальном их одежда состояла из длинной теплой шинели и высоких сапог; да и правда, не мешало быть одетым тепло, потому что было холодно и лежал глубокий снег. Мы обратили внимание также на то, что всего лишь один человек распоряжался, и поэтому всё шло, как по маслу, иными словами — дисциплина была блестящая!

Один из наших «ребят» спускался на землю с телеграммами и вернулся, запыхавшись: «Ну, ребята, вот так здорово! Нас ждет там масса лошадей, мы будем жить в старом царском дворце в Троцке». Это звучало многообещающе, мы уже мысленно видели себя разгуливающими по бывшим императорским покоям, но на деле вышло иначе. После переезда по глубокому снегу на дровнях, покрытых соломой, длившегося три четверти часа, несколько раз вывалившись из саней, мы прибыли во дворец, где в библиотеке был нам приготовлен горячий чай и бутерброды. Мы были за это чрезвычайно признательны и всему оказали должную честь. Мы смотрели на наших хозяев, наверное, с неменьшим любопытством, чем они на нас. Затем, когда мы понемножку стали осматриваться и поговаривать о том, что все, как-будто бы, очень хорошо, где-то, мол. нам отведут комнату и т. д., нам было объяснено, что мы будем жить не здесь; что здесь отведена только комната для пол-

ковника Нобиле, но если мы пожелаем взять свои вещи и проследовать за провожатым, то нам не придется далеко идти. Через мгновение мы уже пустились в путь, при чем какой-то командир указывал нам дорогу.

Прошагав минут десять в полнейшем мраке, мы остановились у полуосвещенного дома. Здесь нас встретила пожилая женщина, которая провела нас по мрачному коридору, затем по столь же мрачной лестнице и ввела нас в зал, — если это можно так назвать! Вот, здесь-то мы и должны были жить! Мы посмотрели по сторонам и с грустью подумали об «императорском дворце», потому что это место отнюдь не походило на дворец! Мы увидели большую квадратную комнату, с четырьмя окнами без занавесок и двадцать кроватей. Нас очень занимал вопрос: где же мы, наконец? Что это за дом? Днем оказалось, что снаружи это очень красивый дом, даже можно сказать маленький дворец, если опять-таки смотреть снаружи! Мы постарались разгадать загадку. Оказалось, что этот дом или дворец построен Павлом I в Гатчинском парке и строился им как охотничий домик. Но так как царь был человеком строгих правил, то построил его без роскоши и комфорта.

На следующий день мы уже снова были заняты на аэродроме обычными приготовлениями к дальнейшему полету. Как было сказано выше, аэродром был в 45 минутах езды от нашего «дворца», так что, когда мы на утро ехали через Троцк, то имели возможность осмотреться. В общем, все было не так уж плохо.

Большой ангар выстроен из дерева; он, вероятно, отчасти пришел в ветхость, но для нас был приведен в наилучший вид. Единственно, чего не доставало, это больших ворот с одной из сторон, но так как ангар был очень велик для «Норвегии», то это ничего не значило. Кругом поля были поставлены сильные караулы, и в одном доме, неподалеку оттуда, была устроена гауптвахта. В этом доме и нам отвели комнату для дежурных, и мы там хорошо устроились. Вся местность вокруг ангара была обнесена колючей проволокой, и всюду стояли часовые. Нам выдали напечатанные пропуска, и мы должны были пред'являть их всякий раз при проходе через заграждения. Да, наш корабль действительно хорошо охранялся! Еще при выходе из гауптвахты тебя останавливали двое часовых. «Пред'явите пропуск!» Немного дальше тебя останавливал пост № 2. Снова показывая пропуск и, наконец, та же история повторялась при входе в ангар, потому что здесь был пост № 3. Если мы, поработав в ангаре, выходили на свежий воздух, чтобы покурить, то по возвращении снова должны были пред'являть этот вечный пропуск! И с этими ребятами шутки были плохи: магазин винтовки был полон отнюдь не холостыми патронами, один патрон всегда в стволе, и я не думаю даже, чтобы затвор бывал на предохранителе! К тому же ружья их были украшены огромным длинным четырехгранным штыком, и дыра, проделанная им, заросла бы не скоро! Если же приходилось заходить в ангар ночью, то это было, прямо-таки, сопряжено с опасностью

для жизни! Не успевал ты и оглянуться, как у твоего брюха появлялся ужасный штык, и притом в такой непосредственной близости, что по спине буквально начинали бегать мурашки. Пропуск! Короткое бурчание в ответ и можно было идти дальше с боющимся сердцем, чтобы через минуту подвергнуться тем же испытаниям. Наиболее нервные из нас вооружались поэтому карманным фонариком, и с зажженным фонарем в одной руке и пропуском в другой бодро пускались в путь. Приближаясь к тому месту, где, как они думали, должен был быть часовой, они протягивали руку с пропуском и освещали его фонарем. И все шло хорошо, когда часовой случайно оказывался на данном месте, но если его там не было, что обычно и случалось, то нервным приходилось так же плохо, как и всем другим, потому что часовой появлялся, разумеется, там, где его меньше всего ожидали! Я думаю, что постороннему было совершенно невозможно приблизиться к ангару незамеченным, будь то день или ночь. Часовые стояли не только у ворот, — они оцепляли всю местность вокруг ангара. Иными словами охрана была поставлена блестяще! И эти ребята не спали на своем посту! Слишком хороша была у них дисциплина!

Вечером мы сидели в своей уютной теплой дежурной комнате и болтали, как вдруг отворилась дверь и вошли четверо. Что это значит? Совершили мы какое-нибудь преступление? Нас пришли арестовывать? — Вот были первые мысли, мелькнувшие у нас в голове. Причиной этому были, я думаю, все страшные рассказы о СССР, о тайных арестах, о столь же тайных и ужасных убийствах. Но люди, вошедшие к нам и говорившие на безукоризненном немецком языке, преследовали гораздо более мирные цели. Они пришли узнать, всем ли мы довольны, и если нам что-нибудь не нравится, то стоит только сказать и все будет исполнено. Нам было указано, что как наши собеседники, так и все военные органы находятся в нашем распоряжении. Нам стоит только пожелать и все будет сделано возможно лучше. И, сказать по правде, у нас было все! Впрочем, так было везде, все были любезны и милы с нами, нигде нам не пришлось натолкнуться на нежелание сделать что-нибудь для нас. Всюду огромный интерес к «Норвегии» и экспедиции. Люди приходили из отдаленных местностей, чтобы посмотреть на странный корабль. Громадные хвосты скоплялись у заграждений; здесь отделяли группы человек по 50, и они, под руководством кого-нибудь из командного состава, осматривали всё и получали объяснения. Это требовало большой организационной работы; но всё прошло без сучка и задоренки! Мы вспоминали о скопищах народа и о хвостах, которые нам приходилось видеть в других странах. Там каждый лезет и толкается, — здесь же не было ничего подобного, всё проходило тихо и спокойно! В первое воскресенье, говорят, около 10.000 человек посетило ангар. Отряды кавалерии на красивых конях подъезжали с музыкой. Солдаты мигом соскакивали с лошадей; те, кто был назначен сторожить животных, оставались, остальные отправля-

лись на осмотр ангара. Мы могли только восторгаться порядком, в котором всё это происходило. Командных криков не было слышно, всё шло тихо и как по расписанию!

Через несколько дней после нашего прибытия из Италии приехали инженеры и рабочие, которые приняли на себя дежурство на корабле, так что с этого времени у нас наступили настоящие каникулы. Мы посетили Ленинград; об этом посещении мы все мечтали, потому что думали, что вот, наконец-то, увидим собственными глазами все ужасы, которые, как мы слышали, царят в старой столице России, — но нас постигло горькое разочарование! Все склонны забывать всё то, что пришлось пережить этой стране, и сравнивают ее со своей страной! Так нельзя делать!



Воздушный корабль «Норвегия» над Ленинградом.

Если вспомнить все это, то можно сказать, что в Ленинграде жилось хорошо. Всюду спокойствие и порядок, улицы в приличном виде, дома тоже. Большинство русских, с которыми нам пришлось беседовать, говорили, что теперь страна начинает идти вперед, и мы сами вынесли такое же впечатление. Здесь, как и везде, мы могли убедиться в том интересе, с которым все следили за экспедицией. Академия Наук устроила в честь экспедиции заседание, собравшее много публики. Кроме того географический факультет Университета устроил нам торжественный прием, где тоже было много народу и царило приподнятое настроение. Во всё время нашего пребывания там мы гуляли всюду без малейшей помехи и осматривали достопримечательности города. Мы посетили несравненные собрания Эрмитажа, где школьники ходили толпами, под руководством учительниц. Мы посетили и Зимний Дворец, где

красноармейцы осматривали залы, при чем командиры им все объясняли. Вечер, проведенный в оперном театре, оставил незабываемое впечатление: давался великолепный балет «Эсмеральда», зал был полон и публика восторгалась представлением.

Двадцать второго пришло сообщение из Вадсё, что мачта готова принять нас, так что нам оставалось ждать только сообщения со Шпицбергена. Оно пришло двадцать четвертого и в нем говорилось, что мачта и ангар будут готовы только ко 2 мая. Нельзя сказать, что нас особенно обрадовала эта неожиданная задержка, потому что нам всем, конечно, очень хотелось отправиться в путь, чтобы поскорее окончить первый трудный этап нашего перелета.

Мы старались изо всех сил убить время. Большинство из нас жило теперь снова в Троцке, в нашем «дворце», но кроме прогулки по селению и в ближайших окрестностях — здесь совершенно нечего было делать. Мы почти все время находились в нашей казарме. Я говорю нарочно «казарма». Там мы жили настоящей казарменной жизнью. Мы все время рассказывали друг другу анекдоты один другого забавнее, и раскаты смеха раздавались по комнате с утра до ночи: при таких обстоятельствах бываешь благодарен и за малое!

Погода в это время стояла переменная. То яркое солнце и штиль, то пронзительный холод, два градуса мороза и снег.

Только 5 мая наступила такая погода, что мы могли отправиться в путь. Мы встали в тот день в половине пятого утра, а в 10 часов снова были в воздухе и летели на север. Дул северный ветер, покрепчавший днем, так что сначала наша скорость была невелика; позднее, к счастью, стало лучше. Мы пролетели над Ленинградом и еще раз получили возможность увидеть, как велик и красив этот город широких улиц, раскинувшийся под нами! Затем полетели через Ладожское озеро в северо-восточном направлении, пока не добрались до Онежского озера; здесь мы переменили курс и полетели вдоль Мурманской железной дороги и на север к Белому морю. Ветер был очень порывистый, и нас то и дело бросало как мячик. Порывы ветра то поднимали нас высоко вверх, то бросали вниз. Это была форменная качка! Однако, за всё время полета на борту не было ни одного случая воздушной болезни. Ночь была очень холодная, так что никому не пришлось спать. Правда, некоторые из нас купили в Ленинграде бараньи тулупы, но они не защитили нас от холода.

Часов около четырех утра 6 мая мы пролетели над спящим Киркенесом. Я не знаю, действительно ли совпало наше прибытие с началом рабочего дня в городе, но только все фабричные гудки завывали и запели, когда мы пролетали. Может быть, все-таки, это был привет, посланный нам, и сигнал, извещавший окрестных жителей, что им нужно вставать, если они хотят увидеть «Норвегию»!

Покружив над Вадсё, мы пристали к мачте в половине шестого утра. Несмотря на ранний час, весь город был на ногах и всюду развевались флаги. Нас встретили с редким радушием.

Нас угостили завтраком и после еды предложили лечь спать, чтобы отдохнуть после бессонной ночи.

Метеорологические сообщения были благоприятны и нужно было пользоваться временем, так что уже в три часа дня «Норвегия» снова повернула носом к северу. Пролетев некоторое время вдоль берега, мы взяли курс на Медвежий остров. Была хорошая погода, но немного холодно. Мы надеялись, что ночью покажем итальянцам наше полуночное солнце, и это нам удалось.

Наши итальянцы были совершенно очарованы красивым зрелищем, но вряд ли они точно представляли себе, что солнце, действительно, светит среди ночи! «Норвегия» летит всё время дальше на север. Солнце то побеждает туман, то снова совсем исчезает. Скорость всё время хорошая. Только около двух часов ночи мы увидели Южный мыс, он выделялся из тумана, ярко освещенный солнцем. Вот она — сказочная страна! Горы и горы, покрытые снегом и позолоченные солнцем! Так выглядело наше детское сказочное царство, где белые медведи и принцессы гуляли вместе. Туда мы стремились. И, попав, не разочаровались!

От Южного мыса мы летели вдоль берега. Погода все время была переменчивая. Испробовали мы и то, чего некоторые так боялись: полет при снеге. У самого Форланда мы пролетели под снежной тучей. Но снег не успевал ложиться на корабль. Выглядывая из окон гондолы, мы видели, что снег летел горизонтально и исчезал за кормой. К утру вдруг шум моторов, к которому мы все так привыкли, стал доноситься, как - будто, издалека и затем, как нам показалось, совсем затих. Мы взглянули друг на друга. Неужели же все три мотора остановились? Правда, мотор на бакборте испортился еще до отлета из Вадсё, в нем что-то перегрелось, но, чтобы оба других закапризничали вместе — этого мы никак не ожидали! Мы стали напряженно прислушиваться. Издали до нас доносился шум заднего мотора, значит, что-то случилось с мотором на штирборте. Оказалось, что рубашка одного из цилиндров лопнула, но было обещано, что скоро всё будет в порядке, и через час мотор снова запел свою веселую песню. При такой остановке мотора нам грозил вынужденный спуск из-за недостаточной скорости, но этого, к счастью, не случилось. «Норвегия» всё несла нас вперед и несла хорошо. При этой починке наши механики показали себя с самой лучшей стороны. Ведь, машинные части были так нагреты, что не могло быть и речи о том, чтобы братья за них голыми руками! Пришлось собрать массу тряпок и в них носить части в гондолу, а оттуда на киль, где их и починяли. Только подумать! Находиться на узких мостках между кораблем и гондолой для мотора с тяжелой, завернутой в тряпки, страшно горячей машинной частью в руках! А наши молодцы расхаживали так, взад и вперед, хотя в трехстах метрах под ними расстиралось море, покрытое льдом! Не забудьте, что погода стояла при этом холодная и промозглая. Мы уже почти примирились с мыслью о необходимости спуска на лед. Провианта у нас было немного, но благодаря любезности русских властей мы по-

лучили в пользование два ружья и патроны, так что, если бы нас прибило к земле, мы могли бы добывать себе пропитание охотой.

У берегов Шпицбергена мы впервые увидели лед и нам представился случай испытать его крепость. Когда у Форланда мы стали приговариваться к спуску, то сбросили несколько мешков с песком. Они весили около 20 кило и сброшенные с высоты 300 метров должны были падать с большой силой, однако лед выдержал удары. Мы с интересом смотрели вслед каждому стремительно падавшему мешку. Лопнет мешок от удара или нет, вот какой вопрос нас занимал! Не будь мы так утомлены, мы, наверное, стали бы держать пари. Хлоп! Вот мешок достиг цели, — сам он в куски и песок вздымается тучей! Но лед остался цел.

Впереди появляется мыс Митра, мы огибаем оконечность Форланда и устремляемся к Кингс-Бэю. Было только 6 часов утра, 7 мая, так что мы не были уверены, готовы ли наши друзья к приему. С интересом мы смотрим вперед. Где же ангар? Вон, под горой стоит какой-то странный дом, это, наверное, он и есть! Мы подлетаем всё ближе и ближе. Далеко внизу под собой мы видим судно Бэрда «Шантье», а у пристани стоит «Хеймдаль». Под нами между льдинами лениво плывут две большие белуги. На берегу мы видим один из аэропланов Бэрда. Подальше у самого спуска в шахты стоит другой аэроплан — это огромный Фоккер: «Жозефина Форд», который потом летал до полюса и обратно. Вот мы и над местом спуска, внизу стоит причальная команда, выстроившаяся, как обычно, клином. Немного дальше стоит мачта, там тоже готовы к приему. Но в тот день нам мачта, к счастью, не понадобилась, потому что погода была совершенно тихая. Мы можем опуститься прямо на землю и поспешить под чей-нибудь кров. Мы, все-таки, немного утомлены после бессонного 44-часового перелета.

Причальный канат отдается, все стоящие на земле кидаются к нему, и нас начинают медленно притягивать книзу. Вот мы уже различаем лица друзей и вскоре слышим первые приветствия.

Около 7 часов «Норвегия» надежно укрыта в ангаре. Кингс-бей. Первые 7.600 километров полета закончены, но самое трудное еще впереди!

„Норвегия“ на Шпицбергене

(Очерки Роальда Амундсена.)

Когда мы задали полковнику Нобиле вопрос, в какое время «Норвегия» могла бы быть готова к дальнейшему полету, он ответил, что, если уж нам так хочется, то корабль может быть готов через три дня. Нужно было переменить испортившийся мотор и пополнить запасы газа и бензина. Мы тогда решили, что все необходимые приготовления должны произойти тихо и спокойно, дабы ничто не пострадало от чрезмерной спешки. Неутомимые Хдвер и Цапфе стали теперь просто вездесущими. Нужно было, как можно скорее, уложить в постель усталую, измученную а

конец команду корабля и начать быстрым темпом работу по подготовке к дальнейшему полету. Майор Валлини и капитан Пречерутти хлопотали среди итальянских рабочих и руководили ими.

Тем временем американцы работали, не покладая рук. Было проделано несколько пробных полетов, и 8 мая вечером всё было готово. В очень многом мы с Бэрдом чрезвычайно сходимся. Так, например, мы ненавидим всякие прощальные сцены. Теплое, искреннее «до свиданья» — это совсем другое дело! Но еще и по другой причине мы старались держаться в стороне при последних приготовлениях Бэрда. Мы боялись, что наше присутствие будет истолковано, как проявление навязчивого любопытства. Поэтому, если мы в те дни не вертелись постоянно вокруг Бэрда, то объясняется это просто тем, что нам противно было казаться навязчи-



Кингс-бей. На заднем плане видно здание ангара для «Норвегии».
ыми. В 1 час 50 минут утра, когда я спал здоровым, крепким сном, меня разбудил бешеный шум мотора под самыми нашими окнами. Одним прыжком мы соскочили со своих кроватей и едва успели мельком увидеть «Жозефину Форд», взмывавшую на воздух на пути к полюсу.

Утро было ослепительное, словно нарочно созданное для такого предприятия. Было удивительно тихо и воздух поразительно ясен.

День проходил, как обычно, за приготовлениями к предстоящему нам полету, но мы постоянно ловили себя на том, что работа приостанавливалась, и мы взглядывали друг на друга, задавая вопрос: «Что-то теперь происходит там с ними?» Единственным своим спутником Бэрд выбрал Беннета и, судя по тому, что мы о нем слышали, мы знали, что управление аэропланом находится в наилучших руках. Навигацией же, этой ответственной и важной работой, Бэрд занимался сам. Но в тех областях достаточно самый ничтожный пустык, чтобы подобный полет закончился неудачей. А этого никто не знал лучше нас, принимавших

участие в прошлогоднем полете до 88° северной широты. Попробуем проанализировать себя самих и постараемся быть совершенно искренними. Личная наша уверенность в Бэрде и его спутнике, которую мы питали к ним, как к отличным летчикам, была, конечно, наиболее положительным моментом. Но... а здесь есть одно «но». Часто мы ловили себя на словах: «А что будет, если они не вернутся?» Ответ на этот вопрос, разумеется, был только один. Мы должны будем отправиться на их розыски на «Норвегии». А тут являлась боязнь за то, что нам придется отложить свой собственный великий полет. Поэтому у нас было двойное основание для пожелания им благополучного возвращения. В пять часов дня, едва мы все сели за стол обедать, вдруг вбежал один из запоздавших, один из итальянских рабочих, и, жестикулируя, заорал: — Я слышу шум мотора! В одно мгновение все мы вскочили на ноги, и наша столовая опустела с невероятной быстротой. Совершенно верно! В шуме мотора уже нельзя было ошибиться и вскоре мы увидели Фоккер, словно маленькую черную точку высоко над горами со стороны севера. Это было поразительное зрелище! Но нам нельзя было терять времени. Надо было, как можно скорее, бежать на место спуска, чтобы оказать летчикам заслуженный ими прием. Путь был довольно-таки далекий, а бежать по глубокому снегу совсем не легко. Но, по правде сказать, мы неслись на крыльях воодушевления и через короткое время оказались на площадке для старта, по которой и побежали к тому месту, где аэроплан должен был остановиться. Тем временем летчики стали снижаться и держались теперь над площадкой, чтобы спуститься на землю. Но спуститься было не так-то легко, потому что на площадке толпились ликующие люди, сбежавшиеся туда со всех ног, навстречу храбрецам. Хотя летчики несколько раз махали с аэроплана, чтобы очистить площадку от людей, однако, это им не удалось и пришлось сделать еще круг, раньше чем можно было спуститься. Спуск произошел так плавно и был так хорошо рассчитан, что машина остановилась как раз на том самом месте, которое она покинула утром. Не многим удалось подбежать к аэроплану, но мы успели подхватить на руки и вытащить из машины обоих изумительных храбрецов и прокричать им громкое «ура»! Никто из нас не спросил: «Были ли вы на полюсе?» Это само собой подразумевалось, судя по тому времени, которое они провели в пути. Мы совершенно точно знали, чего обоим летчикам хотелось больше всего другого—это отправиться на борт своего судна и лечь спать! Шестнадцать часов нервного напряжения достаточно для того, чтобы свалить с ног самого сильного человека. Поэтому мы не стали их расспрашивать, но взяли под руки и повели к берегу моря.

Никогда еще ящики с «лекарством»¹ не находили для себя лучшего применения, чем те два, которые мы послали на борт

¹) В Норвегии запрещена продажа спиртных напитков. Поэтому спирт и коньяк были взяты Амундсеном под видом «лекарства».

радостному экипажу. Мы безусловно уверены в том, что даже самый фанатичный поборник трезвости согласится с мнением, что ледяная вода неподходящий напиток при подобных обстоятельствах! День спустя мы обедали на борту «Шантье» и там было заложено крепкое начало для нашей долгой дружбы.

Десятого мая мы получили сообщение о том, что все готово для отлета. Тогда было решено, что, поскольку погода позволит, мы отправимся в путь на следующее утро, как можно раньше, чтобы использовать в наиболее широких размерах благоприятное для нас самое холодное время дня. Между тем к ночи поднялся местный ветер и помешал нам отправиться в путь в тот ранний час, который был намечен. Только поздно утром ветер стих и был дан сигнал приготовиться к полету. Впрочем, подготовиться к отлету было простым делом. Ведь всем участникам было указано, что надо брать с собой как можно меньше вещей, чтобы тем самым оставить больше места для бензина. В этом не было ничего нового для нас, летавших в прошлом году, и поэтому мы самым спокойнейшим образом тронулись в путь к ангару только в том, что на нас было. На этот раз у нас с собой не было даже пары запасных чулок! Впрочем, мы были хорошо одеты. Толстое белье и на всех великолепная кожаная верхняя одежда на теплый подкладке. Исключение составляли только Эльсворт и Нобиле, которые были одеты в одежду из оленьего и медвежьего меха. Сверх общего запаса провианта на 50 дней, каждый член экспедиции взял с собой маленькую плетеную корзиночку с разной едой, бутербродами и яйцами вкрутую. Берта с Кларой были заняты целую ночь приготовлением бутербродов. Кроме того, они сварили кофе и наполнили им около 40 термосов. Венцом всего являлся огромный термо-сосуд, содержащий в себе бесконечное число литров бульона и клецок! Но так как, спустя короткое время, бульон стал припахивать сосудом, то в конце концов осталось всего лишь двое-трое из нас, которые лакомились содержимым.

Тем временем, пока шли приготовления, стало уже так поздно, что солнце начало нагревать верхнюю часть корабля — ведь ангар был без крыши — и вследствие этого газ расширился и его пришлось выпускать. Кроме того легкий местный бриз затруднял вывод «Норвегии» из ангара. Но потом все наладилось. Ветер стих, и около восьми часов утра был отдан приказ выводить корабль из ангара. В последний момент были удалены двое, так что когда дверь была окончательно закрыта, нас оказалось на борту шестнадцать человек. Позвольте нам, пока «Норвегия» готовится к отправлению в свой долгий путь, остановиться на мгновение и взглянуть, кто были эти 16 человек.

Предводителями в этом предприятии являлись — я и Эльсворт. Многие критиковали: «Но, ведь, никто из них ничего не знает в воздухоплавании и поэтому не может руководить экспедицией на воздушном корабле!» На это можно ответить: «А разве не случилось, что начальники полярных экспедиций были несведущи

в навигации и морском деле и потому им приходилось брать шкиперов на свои суда?» Возьмите, например, таких людей, как Нансен, Пири, герцог Абруццкий, Норденшельд, Милиус Эриксен и др. Никто из них не был моряком и поэтому должен был прибегать к посторонней помощи. Но, однако, никому ведь не придет в голову сказать, что так как эти люди не умели управлять судном, то они были не способны руководить подобной экспедицией. Ведь главной — нет, даже главнейшей задачей начальника или начальников является выбор наиболее подходящих людей для различных должностей и забота о том, чтобы весь механизм экспедиции хорошо работал. Если достигнута нужная слаженность, то есть большая вероятность, что результат будет хорош. Само собой разумеется, что со стороны природы могут быть встречены столь непреодолимые препятствия, что даже и наиболее слаженная экспедиция закончится неудачей. Но к смерти приговорена та экспедиция, которая состоит из негодных людей, как бы не был опытен ее начальник! Один единственный человек не может совершить экспедицию, но он может при умелом содействии спутников довести ее до победного конца. Нам кажется, у нас имеется возможность сказать, что именно в этом отношении экспедиция «Норвегии» является блистательным примером. В капитаны корабля нам удалось пригласить подходящего для этой цели человека — полковника Умберто Нобиле, конструктора и строителя «Норвегии». Кроме того он за время существования воздушного корабля совершил на нем целый ряд удачных полетов. С первой же минуты своего назначения Нобиле с головой ушел в дело. Если упоминать о тех или иных его достоинствах, то, как нам кажется, добросовестность в подготовке к нашему полету должна стоять в списке номером первым.

Помощником начальника экспедиции и помощником капитана «Норвегии» был лейтенант норвежского флота Я. Рисер-Ларсен. После прошлогоднего полета он по праву должен был занять это место. Ему было поручено также чрезвычайно важное задание: провести «Норвегию» от материка до материка. Несомненно, это была одна из трудных навигационных задач, когда-либо выпадавших на чью-нибудь долю. У него было также то большое достоинство, что он был сведущ в летании на воздушных кораблях. Для обслуживания обоих рулей был приглашен лейтенант флота Эмиль Хорген. Он принимал участие в полете 1925 года в качестве запасного летчика. У него было много замечательных качеств. Превосходный летчик, спокойный, уверенный, тихий и вместе с тем прекрасный навигатор. Хорген довольно долгое время служил в качестве 1-го штурмана на пароходе Норвежско-Американской линии. Благодаря любезности пароходной компании он получил отпуск для участия в полете «Норвегии». Если бы Рисер-Ларсену понадобилось содействие в управлении кораблем, то в лице Хоргена он получал великолепнейшего помощника. Хоргену был поручен руль направления. Руль высоты достался моему старому, верному и талантливому спутнику на про-

тяжении многих лет — старшему канониру флота и капитану «Мод» во время ее последнего плавания — Оскару Вистингу. Капитан флота Биргер Готтвальд был приглашен в качестве специалиста по радио — один из людей, прекрасно знающих свое дело. Мы много от него ожидали и не разочаровались в нем. Много было таких случаев, когда Готтвальд с помощью своих радио-пеленгований помогал нам выходить из затруднительного положения. Магистр Финн Малмгрен из Упсальского Университета принимал участие в экспедиции в качестве метеоролога. С 1922 по 1925 г.г. он принимал участие в экспедиции «Мод» и вынес из этого путешествия огромный опыт и навык в определении состояния атмосферы. Для того, чтобы осведомлять мир о продвижении «Норвегии» через великое неизвестное пространство, был приглашен журналист Фредерик Рамм. Фритьоф Сторм-Йонсен был взят в последнюю минуту на Шпицбергене в качестве радио-телеграфиста. С тяжелым сердцем нам пришлось расстаться с тем, кто был раньше приглашен на эту работу — с машинистом и радио-телеграфистом экспедиции «Мод» — Геннадием Олонкиным. Но к этому привела необходимость — болезнь уха. Все вышеперечисленные участники экспедиции помещались в большой гондоле и должны были в течение всего полета любоваться друг другом, быть может, в большей мере, чем им этого хотелось. Вторая часть экипажа, а, именно, та, которая обслуживала три наших мотора; была совершенно отделена от первой. Поэтому если мы только теперь впервые упоминаем о лейтенанте норвежского морского авиокорпуса, Оскаре Омдале, то это обстоятельство объясняется тем, что он принадлежал ко второму отделению и потому о нем упоминается одновременно с другими, входившими в состав отделения, обслуживающего моторы. Омдаль словно создан для таких предприятий. Вот отчего к нему первому Амундсен обратился также и в 1922 году, когда начал исследование полярных областей с воздуха. Он самый приветливый, самый добродушный человек, какого только можно встретить! Если же еще прибавить к этому и выдающееся знание своего дела, находчивость, сообразительность и исполнительность, то тогда все поймут, насколько он был для нас незаменим.

Пять итальянцев-механиков, принявших участие в экспедиции, были все выбраны Нобиле. Старший механик Чечиони, такелажмейстер Алессандрини и мотористы-механики Ардуино, Каратти и Помела ¹⁾. Нам всем нравились эти веселые, жизнерадостные дети юга.

Теперь речь пойдет о нас самих. Но найдется ли кто-нибудь, кто может оставаться совершенно искренним и откровенным, когда заговорит о самом себе? Попробуем это сделать! Что касается Амундсена, то он, лично, вполне ясно представлял себе,

¹⁾ Помела был убит во время катастрофы с «Италией» в 1928 году.

что, пока он находится в воздухе и все идет хорошо, его работа может состоять только в возможно более точном обследовании местности, над которой корабль пролетает, и в описании ее. Ведь на корабле находились специалисты всех родов и не было ни малейшего основания вмешиваться в их работу. Кроме того, он знал, опираясь на многолетний опыт, что тому, кто является главой экспедиции и, следовательно, на ком лежит вся ответственность, лучше всего быть совершенно свободным и готовым, в случае необходимости, появиться там, где будет нужно. Но—ведь мы находимся еще в детском периоде авиационной техники — имеется одно весьма серьезное «но», с которым приходится считаться, и это «но» заключается в том, что корабль может быть вынужден спуститься на землю и в худшем случае отказаться от продолжения полета, и вот такой-то случай начальник подобной экспедиции и должен иметь в виду заранее и к нему подготовиться. С этим и связана величайшая ответственность начальника. Все было приготовлено на случай длительного пребывания на льду и снаряжение было самое лучшее по качеству. Но как бы человек не был заботлив, каким бы он не был провидцем, всегда может случиться что-нибудь непредвиденное и тогда есть только один выход из положения — опыт. Что сможет сделать в подобном случае человек, совершенно незнакомый с условиями работы в снегу, во льду? Ничего, абсолютно ничего! Он приговорен к смерти с первого же мгновения. Конечно, и так вряд ли удастся избежать гибели, если придется идти до земли очень долго — даже и опытным людям. Но все же у них есть хоть один единственный шанс. Поэтому здесь вся ответственность тяжело ложится на того, кто будет возглавлять экспедицию и этого не следует забывать в победном опьянении полетом. Эльсворт с утра до ночи работал и поспевал всюду, где по его мнению он мог принести пользу. Такой человек выполняет гораздо большую работу, чем та, которую собирались на него возложить.

Над Ледовитым океаном

В 9 часов 55 минут утра раздается команда: «Пускай», и «Норвегия» легко и, повидимому, без всякого напряжения, с изяществом и грацией взвилась прямо вверх, в свежий, удивительно ясный воздух. Было приблизительно— $4,5^{\circ}\text{C}$. и почти совершенно тихо. Фигуры наших друзей, стоявших внизу, делались все меньше и меньше и, наконец, их уже нельзя было больше различить. Теперь всякое сообщение с твердой почвой было прервано, и мы стали маленьким самостоятельным мирком, легко и свободно парившим в огромном пространстве. Моторы были пущены в ход, и «Норвегия» начала последнюю часть своего путешествия. Кто знал, что лежало перед нами? Кто решился бы на какое-нибудь предсказание?

Вскоре нами было сделано открытие, что мы не совсем одиноки, потому что внезапно мимо нас пронесся аэроплан Бэрда. Было очень приятно его увидеть. Значит, в этом мире существуют еще и другие люди! Фоккер провожал нас около часу и потом повернул обратно.

Как было раньше сказано, гондола была очень маленькая. Для экономии веса, первоначально существовавшую гондолу обкарнали и сделали это так основательно, что теперь было чрезвычайно трудно найти место для десяти человек, которые в ней должны были передвигаться. Если заграничная печать в сообщениях о полете «Норвегии» упоминала о том, что на корабле царили споры и ссоры, то можно на это только заметить, что в гондоле было так мало места, что не на чем было сориться! Ведь нужно же иметь достаточно свободного места, чтобы жестикулировать в ярости, а свободного-то места как раз у нас и не было!

Давайте бросим взгляд во внутренность гондолы. В самой передней части гондолы устроился на термосе с бульоном Хорген. Он занят управлением «Норвегией» с точки зрения надлежащего направления. Даже на одну секунды не смеет он оставить штурвал. Следующий, на кого упадет наш взгляд, это Вистинг у руля высоты. Амундсен сидит на одном из двух алюминиевых баков с водой, установленных в кабине капитана. Он чаще всего бывает поглощен мирным занятием, которое заключается в созерцании в окно и в изучении постоянно изменяющегося состояния льда! Взор его часто устремлен куда-то вдаль и мечтателен: «Что-то я сейчас увижу?» Все неведомо вокруг нас и самое поразительное может случиться каждое мгновение! «Земля впереди!»—подумать только! Нобиле четвертый человек в кабине капитана. С улыбкой спокойно ходит он кругом. Собственно говоря, он крутится на одном месте, так как в кабине нет свободного пространства! В штурманской каюте царит неопишемое деловое настроение. Помощник начальника экспедиции делает астрономическое наблюдение, наблюдение над дрейфом и над скоростью, а также постоянно наносит на карту наше местонахождение. Все это происходит непрерывно одно за другим, так что даже не остается времени для сна, приема пищи или питья—не говоря уж о ссорах. Эльсворт тихо и спокойно держится где-нибудь поблизости, всегда готовый отсчитывать по хронометру всякий раз, как Рисер-Ларсен берет высоту. Мальмгрен с большими затруднениями передвигается по кругу между различными метеорологическими инструментами. Также здесь можно встретить и Эльсворта. Не легко справляться без посторонней помощи. Рамм без отдыха пишет и посылает бесконечные телеграммы; бог его знает, о чем он пишет, наверное, не о войне! Капитан Готтвальдт и Сторм-Йонсен заняты в своей маленькой радио-каютке. Быть может, они таскают там друг друга за волосы? Если это так, то, должно быть, они возятся бесшумно, потому что мы ничего не слышим. Моторы гудят и работают полным ходом, поэтому мало вероятно,

что механики в одно и то же время и дерутся и делают свое дело. Чувство уверенности в сильной степени испытывалось всеми на борту «Норвегии». Очень может быть, что оно ощущалось ярче по сравнению с прошлым полетом. Случись теперь что-нибудь с моторами, их можно было просто заstopорить и чинить, пока моторы спокойно парил бы в воздухе. Иначе было в прошлом году. Порча мотора была тогда равнозначуща спуску, а спуск в этой местности в девяти случаях из десяти означал катастрофу. Состояние льда, повидимому, в 1926 году в точности отвечало его состоянию в 1925 году. Мы не видали ни одного годного для спуска места в течение всего нашего долгого пути от Шлиббергена до Аляски. Ни одного единого! Но требуется опытность для подобного заключения. Я помню, что много раз тот или другой из наших товарищей на борту «Норвегии» восклицал с воодушевлением: «Смотрите, какое замечательное место для спуска!» Четверо из нас, выдавших такие «замечательные места для спуска» и живших среди них, только поглядывали с улыбкой друг на друга. И эта улыбка лучше всяких слов выражала наше мнение. Несмотря на блестящий полет Бэрда, наш совет таков: не летайте вглубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска!

Полет на север блестяще развивался. Если бы взгляд в окно не убеждал в том, что мы в воздухе, то этого нельзя было бы заметить. Лед в этом году лежал значительно дальше на юг, чем в прошлом году. Он лежал, почти до широты °. Амстердама. Но если в прошлом году мы видели разломанный лед у самого 82° северной широты, то в этом году на той же широте мы летели уже над сплошным полярным льдом. Но торосы были такие же самые—совершенно такие же!

Только при такой обстановке впервые начинаешь ясно понимать, в какое изумительное время мы живем. Правда, до сих пор кажется невероятным, когда, например, сидишь в курительном салоне на одном из больших транс-атлантических пароходов и наслаждаешься своим кофе в кругу добрых друзей и вдруг тебе суют в руки клочок бумаги с приветом от милых сердцу, живущих за много сотен миль. До сих пор еще многие из нас, не утратившие непосредственности своих переживаний, не могут не воскликнуть при этом: «А все-таки изумительная это штука, беспроволочный телеграф!» Мы, пожилые люди, которым был знаком только кабель, никогда не сможем совсем отделаться от такого чувства. Но полное и цельное впечатление я получил впервые, когда мною под 81° и 30' северной широты получена была телеграмма от моего друга из Австралии с пожеланиями счастливого пути. В семь часов вечера я стоял с микрофоном на голове и ждал сигнала времени с радио-станции в Ставангере. Слышно было так, словно я стоял у себя в комнате, прислушиваясь к тиканью часов! Впечатление было поразительное! Вот мы летим на север, все время на север, углубляясь в великую бесконечную пустыню, и в то же время слышим, как вы, сидя у себя дома, шлете

нам весть и всяческим способом стараетесь помочь нам на нашем пути. Только тут можно постичь, в какое изумительное время мы живем!

Совсем не легко описать те чувства, с какими мы теперь плавно и уверенно миновали самую высшую из достигнутых нами в прошлом году широт— $87^{\circ} 43'$. Не знаю, кажется, мы стиснули кулаки и погрозили ими. Может-быть, мы показали льдам нос со словами: «На этот раз номер не прошел, мой милый друг!» Вероятнее всего мы сняли шапки перед достойным противником. Знал ли он, что мы глядели сверху вниз на загроможденное льдом пространство, испытывая бесконечное облегчение при мысли, что мы теперь над ним, а не на нем?

По мере того, как мы приближались к полюсу, навигационная работа становилась всё более и более интенсивной. Ведь нужно было стараться определить этот пункт с величайшей точностью. Но прежде всего нам предстояло отметить еще одно событие: день рождения Эльсворта. В двенадцать часов ночи всякая работа была на мгновение приостановлена и все поздравили Эльсворта, который при столь исключительных обстоятельствах вступал в 46-й год своей жизни. Краткое торжество было не только редким, но, вместе с тем, необычайно и неожиданно приятным, так как Нобиле словно волшебством извлек откуда-то бутылку пуншу со сбитыми яйцами. Обменявшись рукопожатиями и подкрепив приветствие пуншем, мы таким образом засвидетельствовали переход новорожденного дитяти в следующий год его жизни. Он не скоро это забудет.

«Готовь флаг!»—Рисер-Ларсен опустился на одно колено и ловит солнце через открытое окно своим секстантом. «Ну, вот мы и на полюсе!» Со свистом полетел вниз прекрасный, сшитый вдвойне, норвежский шелковый флаг. Поперечная рейка была приделана к длинному алюминиевому древку—совсем как бывает на знаменах—и поэтому флаг при падении получил совершенно верное направление. Флаг упал безукоризненно, впился в лед и под дуновением легкого бриза норвежские цвета развернулись над полюсом! В то же мгновение Амундсен обернулся и крепко сжал руку Вистинга. Не было произнесено ни одного слова, слова были излишни. Две те же самые руки водрузили норвежский флаг на южном полюсе 14 декабря 1911 года.

Затем настал черед «Звезд и полос». С изумительным, совершенно неопишуемым чувством выполнил Эльсворт свое дело. Когда еще снова человек водрузит флаг своей родины—Америки—на полюсе в день своего рождения? Пожалуй, придется подождать не один год! В заключение Нобиле сбросил вниз итальянский флаг. И вот все три флага стояли на расстоянии нескольких метров друг от друга, настолько близко к географическому северному полюсу, насколько это может быть определено человеком, пользующимся обыкновенными инструментами. Часы показывали тогда 1 час 25 минут (по Гринвичу) 12 мая 1926 года. Эльсворт получил две поздравительных телеграммы от своих родных и друзей.

Лед был сильно изломан на полюсе и была видна масс мелких льдин. Он резко отличался от остального льда, над которым мы пролетели. Нам особенно повезло с погодой, потому что непосредственно перед тем, как мы достигли полюса, мы попали в туман. Но затем он рассеялся и дал нашему навигатору возможность произвести свои наблюдения.

Сильно расколовшийся лед продолжал встречаться, за исключением некоторых участков, где он лежал компактнее, и за полюсом до 86° северной широты. Здесь он приобрел совершенно тот же характер, что и лед между Шпицбергенем и полюсом, а на Ледяном полюсе не было видно ни единой капли открытой воды. Ледяной полюс, или как его до сего времени называли, полюс Недостижимого, есть центр этой огромной покрытой льдом области



Ледяные поля на Северном полюсе. На льдине видны флаги, сброшенные с воздушного корабля «Норвегия».

и, как таковой, является, следовательно, наитруднейшим местом, до которого можно достигнуть.

Из животной жизни мы видели чрезвычайно мало. Севернее Шпицбергена мы видели очень много медвежьих следов и между прочим двух медведей. Они так перепугались, увидев и услышав нас, что кинулись головой вниз в ближайшую полынью. Впервые на Ледяном полюсе мы снова увидели медвежьи следы. Жизни птичьей не наблюдалось. Тюленей и моржей тоже. Таким образом, это было лишь подтверждение прошлогодних наблюдений.

В 8 часов 30 минут утра мы вошли в полосу густого тумана, и он держался с большими просветами до шести часов вечера. Таким образом, мы пролетели над огромным морем тумана, ко-

горый в иных местах достигал невероятной толщины. Вполне очевидно, что туман в высокой степени помешал нашим наблюдениям. Ведь мы очень просто могли пролететь над островами небольшого профиля! Что на том пути, по которому мы летели, существует—даже если она и совершенно плоская—земля довольно значительного размера, об этом не может быть и речи, так как мы непрерывно наблюдали за льдом под собою. Тут мы повстречались с величайшей из всех опасностей, с которыми встречались на своем пути. Влажный туман отлагался в виде льда на различных наружных металлических частях. Этот лед время от времени отваливался, втягивался в пропеллеры и отбрасывался к внешней оболочке корпуса корабля так, что оболочке наносилось сильное повреждение и ее постоянно приходилось чинить. В 6 часов 45 минут утра (по Гринвичу) 13 мая мы увидели землю с левой кромки корабля. Это была великая минута. Перелет был совершен и цель достигнута! Трудно опознать местность в этих областях земли, а в особенности с воздуха. Плоская местность всегда кажется одинаковой—куда ни глянь, везде какие-то кучи мелкого камня. Где бы мы ни оказались на побережье Аляски, нужно было изменять курс к западу вдоль берега, чтобы выйти в Берингов пролив. Все же мы предположили по последним наблюдениям, что берег повстречался нам в нескольких милях к западу от мыса Барроу. Но его не было видно. Что наше предположение было правильно, это обнаружилось несколько позднее, когда мы пролетали над Уэнрайтом—местопребыванием Амундсена и Омдаля с 1922 по 1923 год. Теперь мы уже больше не сомневались. Нам знаком был здесь каждый отдельный дом. Жители, конечно, слышали шум моторов, потому что туземцы собрались на улице. Что при этом происходило у них в голове? Конечно, они ждали нашего возвращения, но едва ли представляли себе ясно, как в действительности выглядит воздушный корабль. Нам самим кажется, что вид воздушного корабля должен импонировать. Что же должны думать такие люди, когда подобное чудовище внезапно вынырнет из туч? Несколько лет тому назад они, наверное, стали бы в нас стрелять! Но теперь не то. Они знали, что на борту корабля были их закадычные друзья, Амундсен и Омдаль, и поэтому все махали нам и кричали. Но это продолжалось только одно мгновение, и затем Уэнрайт исчез. Очень скоро вслед за этим мы миновали наш собственный милый Модхейм—дом, который мы сами построили и жили в нем целый год. Люди, живущие в нем теперь, собрались все на крыше и бурно проявляли свои чувства. Воспоминания сменялись воспоминаниями! 20 ноября 1922 года Амундсен покинул этот свой дом и отправился с одним эскимосом, с одними санями и 15 собаками на юг, чтобы попасть в более цивилизованные области, тогда как Омдаль остался там для охраны дома и аэроплана. Путники прошли до залива Коцебу в десять дней—500 миль. Это было прекрасное достижение для человека, перевалившего за пятьдесят лет—по 50 миль в сутки на протяжении десяти дней! Не было и речи о возможности езды на тя-

жело нагруженных санях. Далеко не так! Пришлось всю дорогу бежать, потому что надо было припрягаться к саням. Это был первоклассный рекордный пробег. Но сейчас мы достигли еще большего. В одно мгновение дом исчез и начался полет вдоль низкого, изрезанного лагунами, побережья. Довольно трудно ориентироваться в этой местности с санями и собаками, потому что твердая земля часто совершенно пропадает. Но с воздуха это еще хуже. У мыса Лисбэрн мы попали в туман. Тогда мы поднялись и пошли над ним. Нужно было подниматься на значительную высоту, чтобы быть уверенным в том, что мы пройдем над горами. С этого мгновения наше путешествие—уже после того, как собственно перелет был закончен,—стало изобиловать массой всяких приключений. С севера поднялся сильный ветер, и мы совершенно сбились с курса, летя частью поверх тумана, частью в тумане. Около шести часов вечера (по Гринвичу) 13 мая мы были, вероятно, недалеко от мыса Сердце-Камень на Сибирском берегу, если судить по произведенному наблюдению. Тогда мы изменили свой курс и стали держать прямо на восток, чтобы снова выйти к побережью Аляски. В 11 часов вечера (по Гринвичу) мы снова, наконец, достигли берега. Наблюдение показало, что мы находимся на северном берегу залива Коцебу.

Состояние льдов в Ледовитом океане к северу от Берингова пролива было своеобразным. Там, где мы год за годом пытались пройти на север, дрейфуя с «Мод», и встречали всюду только абсолютно непроходимый лед, была теперь совершенно свободная вода. Да, тут была настолько свободная вода, что мы долго думали, не снесло ли нас ветром в Берингов пролив, пока не опознали местности. От Кевалины мы пустились на юг вдоль земли. Мы ясно распознали также и Змеиную реку, которую с высоты нельзя спутать ни с какой другой, настолько резко различны ее излучины, похожие на кольца змеи. Северный свежий ветер разыгрался в шторм, и дрейф огромного корабля стал колоссальным. По временам казалось, что будет трудно справиться с кораблем и помещать его дрейфу в сторону высоких гор на полуострове Сьюорд. Но тем не менее все шло хорошо, и мы миновали мыс принца Уэльского в 3 часа 30 минут утра (по Гринвичу) 14 мая. Берингов пролив был совершенно чист ото льда, и сильный ветер с открытого моря очень мешал нам. Теперь мы, по правде сказать, могли почувствовать всю разницу в полете над льдом и над океаном. В течение продолжительного полета над льдом мы привыкли к совершенно спокойному состоянию. Иное дело теперь. Нас бросало, как мячик, вверх и вниз, и нередко сильный ветер гнал «Норвегию» поперек Берингова пролива. Чтобы приготовить все к спуску, который теперь по плану должен был скоро последовать, Рисер-Ларсен заранее составил письмо норвежскому консулу Ральфу Ломену с точными инструкциями на счет того, что должно быть предпринято на земле во время нашего спуска. Между тем берег совершенно исчез в тумане. Ветер завывал хуже, чем когда-либо, и боязнь, что нас отнесет от берега и снесет в

Берингов пролив, была довольно обоснована. Для того, чтобы этому не подвергнуться, пришлось держать курс прямо на берег. Теперь мы были в том фарватере, с которым и Амундсен и Вистинг были хорошо знакомы по своим различным путешествиям в этих местах в течение ряда лет. Но так как Вистинг был полностью загружен своей работой у руля высоты, то пришлось Амундсену взять на себя роль проводника. Какая колоссальная разница выступать в этом звании на море и в воздухе! К первому ты привык. Со вторым совершенно не знаком! Если к этому еще прибавить шторм и туман, то положение проводника становится незавидным! Мы увидели туманные очертания какого-то острова со штирборта. На лету и среди суеты, которая теперь поднялась в виду приготовления к спуску, Амундсен принял этот остров за Санный остров, и мы стали держаться вдоль берега, так как уже довольно давно ждали, что скоро очутимся на месте своего назначения. При спокойных условиях едва ли бы произошла такая ошибка, но условия далеки были от того, чтобы их можно было назвать спокойными. Как было раньше упомянуто, на борту царил страшный хаос, так как всё сносилось в нижнюю гондолу, чтобы быть готовыми к спуску. Если и раньше было тесно, то теперь было прямо-таки невозможно сделать ни малейшего движения. Участок берега, к которому мы подходили, показался совершенно неизвестным, что ничуть не было удивительно, если судить по тому, что мы там никогда до тех пор не были. Как обстоятельства позднее показали, мы подошли в семь часов утра (по Гринвичу) 14 мая к какому-то такому месту, где было расположено несколько домов. Что это могло быть? Не то место спуска, которое было намечено заранее. Во-первых, домов было слишком мало, а, кроме того, не доставало самого лучшего отличительного знака—высокой телеграфной мачты. Теперь мы все разделяли то общее мнение, что спуск предпринять нужно, в особенности потому, что вокруг маленького городка поверхность льда была ровной и без трещин. Однако, нам не хотелось отказываться от поисков ранее намеченного нами места для спуска, не обследовав еще немного берег. Так мы и сделали, но без всякого результата. «Знатоки местности» должны были признать, что здесь они никогда не бывали. Тогда возник важный вопрос: оставаться ли это место, где условия как будто лучше, чем где-либо, что, однако, не так уж много значит. К тому же мы получили сообщение о том, что у нас остается бензина только на семь часов полета. Думаю, даже смею сказать с уверенностью, что всем находившимся на борту хотелось, чтобы спуск совершился как можно скорее. Даже если бы он был связан с риском. Не нужно забывать, что мы находились в воздухе уже 70 часов, и большинство из нас провело это время совершенно без сна. В результате все мы смертельно устали и были неспособны. У некоторых даже начались галлюцинации. Во время нашего летания взад и вперед мы снова прилетели к маленькому городку, который благодаря хотя и незначительной по размерам, но ров-

ной ледяной поверхности давал нам большие возможности для благополучного спуска, чем всякое другое место, встречавшееся нам до сих пор. Правда, ветер здесь был тоже силен и налетал опасными порывами, но все же имелась некоторая защита от него. Ну, ладно, давайте попробуем! Спуск был одним из тех событий, которые никогда не изгладятся из памяти.



Роальд Амундсен, снятый на Аляске тотчас после перелета через Северный полюс.

Он был проведен блестяще, и мы в знак уважения обнажаем головы перед капитаном нашего корабля за то спокойствие и

красоту, с которыми все было выполнено. Впрочем, если бы состояние погоды оставалось во время спуска тем же самым, каким оно было, когда мы приступили к нему, то результаты получились бы довольно сомнительные, даже если бы наш капитан и превзошел самого себя в своем умении, но случилось изумительная вещь. Можно даже сказать чудо.

Еще когда мы начинали спускаться, с земли дул сильный резкий ветер. Вдруг внезапно, и повидимому без всякой к тому причины, стало совершенно тихо и штиль продолжался во время всего спуска. Когда мы стали приближаться ко льду, со всех мест начал сбегаться народ. Попытка поставить воздушный корабль на якорь кончилась неудачей. Лед был слишком плох и брошенный нами якорь не мог ни за что зацепиться. Впрочем, это было излишне. Тихо и спокойно приближались мы ко льду всё больше и больше, пока, наконец, не коснулись твердой земли. Гондола была снабжена с внешней стороны своего днища огромной воздушной подушкой, которая и приняла на себя удар. Если бы мы не подскочили на несколько метров вверх от этого удара воздушной подушки о землю, то, пожалуй, и не заметили бы спуска, настолько хорошо и легко он был выполнен. Лед, на который мы спустились, лежал как раз за городком. Теперь тут собралось все население, и большинство жителей помогало удерживать причальные канаты. И вот дверь, ведущая в гондолу, отворилась, и мы один за другим стали выпрыгивать на лед. Какуто совершенно особенную породу людей мы тут встретили. Они не проявляли ни малейшего знака возбуждения или воодушевления. Тихо и спокойно они обратились к нам с теплым приветствием. Можно было подумать, что им не в диковинку каждый день встречать воздушные корабли! Наконец, нам удалось удовлетворить свое любопытство.—Где же мы находимся?—В Теллере,—был ответ. Итак, мы были в 90 километрах расстояния по прямой линии от первоначально намеченного нами места спуска.

Таким образом первый полет от континента до континента через северный полюс был завершен и при этом ни один волос не упал ни с чьей головы!

Возвращение домой

Аляска! Сказочная страна Аляска! Заманчивая, увлекательная, притягательная, многообещающая! Сколь многих ты соблазнила блеском своего золота! Сколь многих ты повергла в темные пучины отчаяния! Немного тех, кто оставил тебя с победной улыбкой на устах. Говорят, что каждый вывезенный отсюда доллар стоил двух! Вот эти и многие другие мысли мелькали у нас в голове, когда мы выпрыгивали на берег из лодки, доведшей нас из Теллера до того места, откуда мы должны были сесть на пароход, идущий в Сиаттл. Здесь высадился на берег осенью 1906 г. Амундсен, когда он благополучно завершал свое плавание Северо-Западным проходом и был встречен тут тысячной толпой

людей, приветствовавших его звуками музыки и громовыми криками «ура»! Здесь людские толпы в безумном восторге подняли его на свои сильные руки и пронесли по улицам маленького городка до того места, где Амундсен должен был жить, как гость города, во время своего там пребывания. Какая ночь! Словно все шампанское мира—собиравшееся в течение многих лет—хлынуло рекой! Старый и малый, важные особы и простые люди—короче сказать, все принимали участие в торжестве. Да и почему им было не участвовать? Ведь стоило только нагнуться и сунуть руку в землю, чтобы подняться с полной пригоршней золота! Золотые россыпи казались неистощимыми. Этот мирный, тихий уголок берега, где всего несколько лет назад бывали лишь эскимосы, да наезжал иногда какой-нибудь китолов, превратился теперь в современный городок. На рейде толпились пароходы, ожидавшие своей очереди, чтобы освободить трюмы от товаров, которые с нетерпением ждали, и снова пуститься в путь, увозя золото и веселых людей. А сами люди! Кого только там не было, и хороших и плохих, но тип пионера был, все же и в то время самым распространенным—серьезный, честный, гостеприимный, усердно работающий человек! И вместе с тем полный юмора и непоколебимой веры в будущее. Вот этот-то тип и был характерен для Аляски в те добрые стародавние дни и способствовал тому, что среди таких людей ты чувствовал себя хорошо и скучал по ним, когда с ними расставался, и снова находил свое хорошее настроение, как только опять видел их. Воздух, люди, условия жизни, короче сказать, все решительно как бы бросало в душу человека свои семена, постепенно в ней развивавшиеся, и, наконец, призывало его к родной земле, чтобы там были пущены ростки и произошел расцвет. Пестрым водоворотом пролетали в нашей памяти картины из великого прошлого этих дней, когда мы в одно майское утро снова почувствовали под своими ногами землю, к которой столь многие стремились.

Полет, который в одно мгновение ока дал возможность этим людям вступить в общение с другой стороной земного шара всего лишь на протяжении нескольких часов времени, должен был, конечно, показаться им чем-то значительным и многообещающим. Мы должны вполне откровенно сознаться, что ожидали и на этот раз увидеть веселые толпы и услышать приветственные крики. Но мы ошиблись! За исключением нескольких наших лучших друзей—человек пяти или шести, с улыбкой поздравивших нас с прибытием,—мы больше никого не увидели: город казался необитаемым. Утро было изумительное. Солнце сияло с высокого безоблачного небосвода, и сама природа, казалось, всё приготовила для этого достопамятного прибытия. Правда, было еще слишком рано, но часы не играют никакой роли в разгар лета в этих широтах. День и ночь ничем не отличаются друг от друга. Улицы, которые, как мы помнили, бывали переполнены веселыми людьми, лежали теперь тихие и безлюдные, дома казались запущенными и пустынными, а тротуары, прежде содер-

жавшиеся в полном порядке, ныне находились в полуразрушенном состоянии, словно после оживленной бомбардировки. Должно быть, на наших лицах выразилось явное изумление при виде такой перемены, потому что один из наших друзей тихонько отвел нас в сторону и произнес смущенно и запинаясь:—Видели, в чем дело! Публика ожидала, что воздушный корабль прилетит сюда, но когда увидела, что этого не будет, то немного обиделась. А мы произвели ряд больших подготовительных работ, и все теперь пошло прахом!

Так вот причина такой холодной негостеприимной встречи!

Около четырех недель мы провели в этом городе и если все же и теперь вспоминаем о нем дружелюбно, то это объясняется исключительно усилиями горсточки верных друзей—единственных оставшихся в живых старых пионеров. 12 июня из Сиаттла пришел на север пароход «Виктория» и привез с собою новую жизнь. С приятным чувством смотрели мы, как высаживались с парохода люди и расшевеливали вялых местных жителей от их зимней спячки. 16 июня «Виктория» опять пошла на юг, и мы должны сознаться, что со вздохом облегчения увидели, как берега скрылись за горизонтом. Путешествие на юг протекало чрезвычайно приятно и за исключением двух—трех кратких остановок на Алеутских островах наш путь шел по самой короткой линии прямо на Сиаттл. Условия жизни на борту пароходов в этих водах совершенно своеобразны. Дух демократичности достиг здесь большего развития, чем в каком-либо другом месте, где мы проезжали. Поэтому пассажиры и обслуживающий их персонал держат себя друг с другом добрыми друзьями. Разделений на классы совершенно не существует.

В первый рейс на север и в последний рейс на юг на пароходе обычно царит чрезвычайное оживление. Каждый вершок места занят, и на пароходе нет ни единой свободной койки. Что пассажиры не принадлежат к категории обычных путешественников, свидетельствует одна из инструкций, которые развешаны по стенкам в каждой каюте. Инструкция гласит приблизительно следующее: «Пассажиров просят снимать сапоги перед тем, как ложиться на койку!» В той же самой инструкции читаешь: «Азартная игра строгойше запрещена!» Конечно, это очень хорошее правило! Но когда в каждой каюте видишь складной карточный столик, готовый к употреблению, то это не поощряет к исполнению постановления.

«Виктория» очень старый пароход, но выстроен он в такое время, когда в кораблестроении употреблялись только лучшие материалы, так что пароход этот достаточно солиден и крепок. Он претерпел различные видоизменения на протяжении ряда лет и развился в современный пассажирский пароход. Таким образом на нем имеется шесть первокласснейших современных кают с ваннами. «Вик», как его обычно называют, общий любимец и заслуживает, действительно, этого названия. Капитан Дэвис и его офицеры, все народ старый и набивший себе

руку в этих водах. 27 июня мы вошли в Пэджет-Саунд, этот изумительно красивый фарватер, который ведет к Сиаттлю, штат Уошингтон. При проходе порта Таунсенд нас встретили депутаты от Торговой Палаты и от других официальных учреждений и сообщили нам о всех тех больших и разнообразных приготвлениях, которые были сделаны для нашего прибытия. Немного спустя один аэроплан за другим начали гудеть над палубой старого «Вика». Это был незабываемый миг, когда мы подходили к пристани «Аляскинского Пароходного Общества в Сиаттле». Огромные толпы народу собрались там, чтобы приветствовать нас и поздравить с приездом. Должно быть, мы являли собой довольно странное зрелище, стоя вдоль борта парохода и принимая первое приветствие американского народа. На большинстве из нас было только то, что нам удалось раздобыть на Аляске — обычный костюм золотоискателя. Ведь нам было сказано, что большое значение придается тому, чтобы ничего лишнего не забиралось, и, конечно, мы все послушно выполнили это предписание. Поэтому всех нас очень изумило и огорчило, когда мы увидели полковника Нобиле и двух его спутников в блестящей военной форме! Гнев охватил меня, когда я это увидел, но что пользы от того, что я рассердился! Полет был совершен, так что теперь к нему ничего нельзя было ни прибавить ни убавить. Но, конечно, не могу сказать, что я совладал бы со своим гневом столь же успешно, если бы мы по той или иной причине вынуждены были спуститься на лед и возвращаться домой пешком! Очень возможно, что мне пришлось бы тогда высказать свое настоящее мнение о военных мундирах в полярных экспедициях!

Прием в Сиаттле носил отпечаток задушевности, теплоты и гостеприимства. На следующий день к вечеру мы тронулись дальше на восток, имея конечной целью Нью-Йорк. Нам нужно было попасть туда 3 июля, так как на этот день был назначен отход «Бергенсфюрда». Мы могли еще захватить пароход, но только перед самым его отходом. Путешествие наше через Соединенные Штаты навсегда останется у всех нас светлым воспоминанием. Между различными железнодорожными обществами шла сильная борьба из-за того, кому везти нас. Наверное каждый улыбнется, услышав, что мы, прибывшие из таких мест, хуже которых по комфорту нет, вероятно, ничего на свете, были заняты теперь тем, чтобы обеспечить себе не более не менее, как самое лучшее из того, что только могут дать американская роскошь и удобства! Это нам полностью удалось, потому что железнодорожное общество предоставило в наше распоряжение свой собственный спальный вагон и вагон-салон, вместе с отдельным вагоном-рестораном. Таким образом трое суток, которые мы потратили, чтобы доехать до Чикаго, прошли словно блаженный сон. Общество прикомандировало к нам своего представителя, чтобы быть уверенным в том, что мы ни в чем не испытываем недостатка. Наш образ жизни внезапно вместо бродяжьего стал барским! Мы вставали, когда нам было угодно, ложились спать,

когда нам нравилось, и вкушали самые изысканные яства. Мы щипали себя, чтобы проснуться, когда нажимали утром кнопку и просили вошедшего на звонок улыбающегося слугу-негра приготовить нам ванну. Очень старательно изучили мы выражение его лица, когда он, широко улыбаясь, отвечал: «сию минуту, сер!» Чорт возьми! Да не насмехается ли он над нами! Мы еще раз себя щипали, когда слуга снова исчезал за дверьми. Было очень больно, так что, разумеется, это мы, собственной своей персоной! Но в этом мы совершенно убеждались только тогда, когда принимали утреннюю освежающую ванну, пока поезд мчался вперед со скоростью 100 километров в час. Путешествие протекало, как непрерывное триумфальное шествие. Телеграммы за телеграммами целым потоком неслись к нам с просьбой показаться на площадке вагона и принять привет, с которым, повидимому, все желали обратиться к нам. Не раз нами овладевало какое-то странное чувство—появлялось какое-то изумительное, непонятное ощущение в горле. Силишься проглотить какой-то комок в горле и не можешь! С большим трудом можно было удержаться от слез.

В Чикаго наше барское путешествие закончилось, и уже на правах простых смертных мы заняли места в «Двадцатом Столетии»—быстрейшем экспрессе Соединенных Штатов. 3 июля в 9 часов утра—за три часа до отхода «Бергенсфьорда»—прибыли мы в Нью-Йорк. Здесь ожидал нас блистательный прием, и что нас особенно глубоко тронуло,—это свидание с нашим дорогим другом со Шпицбергена, летавшим на северный полюс, командором Ричардом Бэрдом, теперь возглавлявшим собою огромную процессию, которая под звуки музыки вступила под своды Центрального вокзала, чтобы приветствовать нас по случаю нашего прибытия. Это было достойным завершением нашего триумфального проезда через Соединенные Штаты! И вот наступила торжественная минута, когда снова наша нога должна была ступить на Норвежскую территорию. Несколько быстрых шагов по мосткам, и вот мы, буквально, пали в объятия Норвегии, представленной в тот момент известным и всеми ценимым капитаном «Бергенсфьорда», Уле Борнеманом Буллем. Вокруг него был целый океан веселых улыбающихся лиц, которые, казалось, все светились искренним приветом! Хотя все места на пароходе были заняты, однако, пароходное общество любезно предоставило нам каюты, доказав тем самым правдивость нашей старой поговорки: «Где есть сердечность, там найдется и место!»

Возвращение домой на «Бергенсфьорде» было сплошным блестящим праздником. Все, начиная с капитана и кончая последним юнгой, казалось, сговорились в том, чтобы нас баловать. Так проходил день за днем. Нас огорчало лишь одно: время слишком быстро шло!

Опять в Норвегии

Двенадцатого июля мы увидели берега Норвегии—два месяца спустя после нашего перелета через полюс. Еще в бытность нашу в Америке мы получили приглашение от города Бергена быть его гостями во время нашего там пребывания. Едва обогнув первый островок в шхерах, мы уже поняли, что значит старое, столь хорошо известное гостеприимство Бергена. На каждом холме, на каждой скале развевался норвежский флаг, и повсюду был виден и слышен по-праздничному настроенный народ. Крики «ура» гремели, как раскаты грома, несясь от прибрежных скал к разукрашенному флагами городу. Погода с утра была довольно пасмурной; уже упали две—три капли дождя, угрожая тем, что день будет испорчен. Но это была лишь ложная тревога. В то самое мгновение, когда мы стали поворачивать в гавань, из-за туч выглянуло солнце, и, словно по волшебству, перед нами открылось во всем своем блистательном великолепии одно из самых мастерских произведений прекрасной норвежской природы. Загремел салют с укреплений Бергенсхюза, празднично разукрашенные пароходы загудели и завывали, а необозримые людские толпы замахали нам приветственно. Прием был великолепен! После незабываемого проезда по улицам города при восторженных овациях всего населения, под дождем великолепных цветов, мы были приняты весьма торжественно в городской ратуше, где нам было произнесено приветствие. Из Бергена мы отправились в Осло на «Ставангерфьорде»—опять в качестве гостей пароходного общества. По всему побережью Норвегии нас встречали одинаково тепло. Хаугесунд выслал нам навстречу целую флотилию самых разнообразных судов, с музыкой и криками «ура». Ставангер, где мы остановились на два—три часа, пригласил нас на парадный обед. Блестящая мысль пришла на ум ставангерской молодежи, встретившей нас на пристани со знаменами, на которых в беглом чередовании были изображены полярные экспедиции Амундсена. Прежде всего мы увидели знамя, на котором была изображена маленькая «Гьойа», пробивающаяся сквозь льды в Северо-Западном проходе. На следующем был представлен «Фрам» на пути к Южному полюсу. Затем широкогрудая и крепкая «Мод» шла Северо-Восточным проходом. На знамени номер четыре изображался «N 25» во время его состязания на перегонки со смертью в 1925 году и, наконец, как венец всей долгой работы—«Норвегия» в победном своем полете через полюс! Оригинально всё это было задумано ставангерской молодежью, стильно и красиво. Рано утром на следующий день мы подошли к Кристиансанду. Было всего пять часов, так что мы еще наслаждались глубочайшим сном, как вдруг нас разбудил знакомый голос, без которого мы давно уже скучали: «Ну, здравствуйте! Добро пожаловать домой!» И над нами склонился с веселой улыбкой наш дорогой друг, участник прошлого года полета, лейтенант Лейф Дитриксон, держа в руках огромный букет чудес-

нейших роз. Приятно было увидеться с ним снова! Нам его так часто недоставало. Тем временем над «Ставангерфьордом» загудели аэропланы, передавая нам привет от нашей армии. Масса лодок высыпала нам навстречу, чтобы приветствовать нас.

Прибытие в Осло произошло при самых благоприятных условиях в чудесную, солнечную, чисто летнюю погоду. Всюду, куда ни взглянь, развевались флаги. При проходе мимо Хортена нас приветствовала целая флотилия летчиков морского ведомства. У них было полное основание гордиться работой своих товарищей представителей этого рода оружия. Вслед за моряками нас очень тепло приветствовали летчики нашей армии. В половине четвертого дня «Ставангерфьорд» остановился, и мы, распростившись с капитаном Иргенсом и любезными спутниками по пароходу, сели в моторную лодку, которая доставила нас к пристани.

Прием, оказанный нам нашей столицей, навсегда останется у нас в памяти!

Приложение

Погода во время полета через полюс

Статья шведского метеоролога Финна Мальмгрена, погибшего у берегов Шпицбергена на льдине после катастрофы с воздушным кораблем «Италия» в 1928 году.

Тот, кто следил за полетом «Норвегии» из Италии до Аляски, не мог не заметить, что все трудности, с которыми ей приходилось бороться, зависели от неблагоприятной погоды. Для того, чтобы полет был проведен удачно, нужны были известные, очень благоприятные метеорологические условия. И как только они становились неблагоприятными, обнаруживались затруднения. Но, с другой стороны, из описания полета видно, что погода, в общем, благоприятствовала на всех этапах. И это не является случайностью. Благодаря продуманному плану и, отчасти, произведенным работам, удавалось пускаться в путь в такие моменты, когда погода «должна» была быть хорошей.

Ветер является наиболее важным фактором при всяком летании. При полете на воздушном корабле ветер играет большую роль не только при самом полете, но также при старте и при спуске. Дело в том, что при ветре опасно выводить корабль из ангара или после оконченного полета снова вводить его туда. Ветер может подхватить корабль, который при своей большой площади представляет благодарный объект для него, и придавить его к раме ворот. А этого не выдержит ни один воздушный корабль, его хрупкие стальные части не переносят сколько-нибудь значительного давления. Опасность будет, конечно, больше всего, когда ветер, во время прохождения кораблем ворот, будет как раз сбоку, или же, если ветер порывистый. В таких случаях достаточно скорости в 4—5 м в секунду, чтобы уже сделать маневр ввода или вывода опасным. Такое влияние ветра при старте и посадке часто бывает большой помехой. За время путешествия от Рима до Теллера три раза ветер на месте старта мешал нам вывести «Норвегию» из ангара. Таким образом старт не состоялся, хотя остальные метеорологические условия были, как будто бы, очень благоприятны. Пытались уменьшить трудности при старте и спуске, устанавливая причальные мачты. Благодаря им, можно производить маневры при сравнительно сильном ветре, вне зависимости от направления ветра на аэродроме. На пути до Аляски у нас были мачты в Осло, в Вадсё и Кингс-Бэе.

Воздушный корабль не обладает большой скоростью современного аэроплана; так, например, нормальная скорость «Норвегии» достигала всего 80 километров в час. Ясно, что при такой скорости земная скорость значительно уменьшается даже при умеренном противном ветре. Сильный боковой ветер тоже неблагоприятен, так как он дает сильный дрейф, что заставляет штурмана держать к ветру, из-за чего земная скорость всегда уменьшается. С другой стороны попутный ветер, конечно, благоприятнее, так как он уменьшает время полета. Впрочем сильный попутный ветер, как и всякий ветер большой силы, опасен. Это происходит из-за того, что штормовые ветры обычно сопровождаются вихрями и другими возмущениями в воздушном океане, поэтому различные части корабля подвергаются различному давлению и в различных направлениях. Это дурно сказывается на корабле, и, в худшем случае, может разорвать его на части. Мы встретились с такими вихрями к северу от Ленинграда, над пространством земли, отделяющим Ладожское озеро от Онежского. Они были вызваны, вероятно, разницей в температуре и давлении над льдом, покрывающим озеро, и над землей, разделявшей их.

Но не только ветер опасен для воздушного корабля. В холодных областях некоторые виды осадков могут тоже причинять большие неприятности. Впрочем, всякие осадки неблагоприятны для полета, так как они уменьшают поле зрения и тем самым затрудняют навигацию. Еще хуже бывает, когда осадки скопляются на корабле в замерзшем виде, или когда кораблю каким-либо иным путем угрожает опасность обледенения. Переохлажденный дождь и мокрый снег, вот примеры опасных для дирижабля осадков. Из них переохлажденный дождь опаснее всего, так как капли дождя замерзают, встречая корабль, и образуют компактный слой так называемого «гладкого льда». Подобный же слой образуется при полете через туман, состоящий из переохлажденных капель воды. Такие обледенения встречаются обыкновенно при температурах немного ниже точки замерзания. При более низких температурах опасность меньше, но даже при температуре до -15° не исключена возможность образования на баллоне покровов из льда и инея, особенно, если путь лежит через туман или влажный воздух. Но при низкой температуре иней сравнительно легок, и слой, образуемый им, так непрочен, что сдувается при сильных порывах ветра. Опасность при обледенении заключается в том, что баллон в короткий срок может стать слишком тяжелым. Уже слой льда толщиной в 1 мм на всей поверхности «Норвегии» увеличивал ее вес на несколько тонн. Так как лед не отлагается равномерно на всей поверхности корабля, а чаще всего на частях, подвергнутых влиянию ветра, т.-е. спереди, то это обстоятельство нарушает первоначальное равновесие корабля, и он становится слишком тяжелым.

Если обледенение началось, создается очень опасное положение и командиру нужно сделать все, что в его силах, для то-

го чтобы выйти из области обледенения. Иногда это удается достигнуть, переменяв высоту полета. Часто можно подняться над переохлажденным туманом. В иных случаях можно попытаться просто лететь к цели другим путем. Этот способ можно посоветовать особенно в тех случаях, когда есть возможность выбирать между путем, идущим над землей, и путем, идущим над морем. Если обледенение застигнет на одном из этих путей, то часто бывает, что на другом можно избежать опасности. Если нет никакой возможности выйти из области обледенения, то нужно повернуть обратно. Если ветер попутный и до земли недалеко, то можно остановить моторы и дрейфовать по ветру. В этом случае обледенение значительно уменьшается, особенно, если оно вызвано туманом или влажным воздухом.

Мы рассказали, какое влияние оказывают на корабль ветер и осадки. Теперь мы, в нескольких словах, коснемся еще одного метеорологического фактора, который имеет чрезвычайно большое значение для летчика,—а, именно, видимости. При полете должна быть хорошая видимость. Туман является большой помехой для навигатора, так как он закрывает землю и не позволяет делать необходимых наблюдений над дрейфом. Туман делает невозможной посадку, если даже корабль и достиг места спуска. Для воздушной экспедиции, исследующей новые области, туман является особенно неприятным. Так, например, густой туман мог легко свести на-нет всё значение нашего путешествия Шпицберген—Аляска. Когда составлялись планы полета, туману было уделено особое внимание, и путешествие было нарочно предпринято в то время года, когда вероятность встретить туман была наименьшей.

В Ледовитом океане больше всего туманов бывает в летние месяцы, в июне, июле и августе. Все море в это время покрыто пловучим льдом, и его температура не может подняться выше нуля. Благодаря этому, поверхность моря имеет всё время низкую температуру и стремится охладить массы воздуха, приносимые к ледяной полярной шапке из более теплых местностей. При охлаждении этих воздушных масс, часть их влаги выделяется в виде тумана. Весной же, наоборот, почти не бывает тумана, так как охлаждения от соприкосновения с поверхностью моря не происходит. Раньше этого времени холод и мрак делают невозможным продолжительный полет, а уже в мае начинают появляться туманы. Поэтому перелет Шпицберген—Аляска был назначен на конец апреля, но затруднения с постройкой ангара и мачты в Кингс-Бэе задержали старт. Поэтому-то во время полета через Ледовитый океан мы встретились с туманом, хотя он не был настолько силен, чтобы серьезно помешать нам исследовать неизвестные области.

После всего вышесказанного понятно, какое роковое влияние могла во многих случаях оказать погода на полет на воздушном корабле. Поэтому нужно было организовать полет от Рима до Аляски так, чтобы погода на всех этапах была наиболее бла-

поприятной. В виду этого руководители экспедиции должны были иметь возможность получать советы от компетентных лиц о наилучшем времени для старта для каждого этапа. Позднее, во время самого полета, нужно было постоянно иметь кого-нибудь, кто мог бы давать необходимые советы и сведения в области метеорологии.

Метеорологическая служба, необходима для удачного проведения экспедиции, распадается, как сказано выше, на две части: обслуживание перед стартом и работа во время полета. Что касается первой части, то было решено, что время старта в каждом новом месте отлета должно определяться при сотрудничестве метеоролога экспедиции с местным институтом. Благодаря любезности различных властей, метеоролог экспедиции имел возможность анализировать погоду данного дня в местном институте, благодаря чему получалась самостоятельная законченная картина состояния погоды. В Риме и Кингс-Бэе экспедиция и до старта вела метеорологическую работу самостоятельно.

Во время полета на борту «Норвегии» был собственный метеоролог. На его обязанности лежало предсказание погоды и подача руководителям советов в делах, где погода имеет большее или меньшее влияние. Так, например, на его обязанности лежало выяснить при помощи синоптических карт наилучшее направление полета, а при помощи полученных по телеграфу сведений о показаниях специально пускаемых маленьких воздушных шаров указать наивыгоднейшую высоту полета. Кроме того, он должен был давать приблизительные заключения о барометрическом давлении, температуре и других метеорологических данных на месте спуска, если по телеграфу не было получено сведений. И, наконец, метеоролог должен был производить метеорологические наблюдения во время полета «Норвегии». Сюда входили, между прочим, измерение давления, температуры и влажности, а также наблюдение за облачностью и пр. Во время перелета над Ледовитым океаном производилось также измерение воздушного электричества.

Для составления предсказаний погоды на борту корабля метеорологу «Норвегии» необходимо было иметь тот же материал, получаемый по телеграфу, что и всем метеорологическим институтам Европы. Этот материал, принимавшийся нашим радиотелеграфистом, состоял из наблюдений, произведенных несколько раз в день в большинстве европейских стран, а также на многих судах в Атлантическом океане и в Средиземном море. Кроме этих обычных телеграмм, «Норвегия» получала еще специальные рапорты, отправлявшиеся исключительно ради нас. В них заключались, главным образом, данные о погоде на пути нашего следования, а иногда и краткие предсказания погоды на ближайшее время. Телеграфисту «Норвегии» часто удавалось вступать в непосредственную связь с тем или иным институтом, и тогда мы могли задавать ему вопросы о том, что нас интересовало. Но организация метеорологической работы будет видна яснее всего

из краткого перечисления тех вспомогательных средств, которые были в распоряжении метеоролога на различных этапах пути от Рима до Теллера.

Старта из Италии для этапа Рим—Пулхэм был определен при сотрудничестве с римской центральной станцией по предсказанию погоды и ее заведующим, профессором Эредиа (Eredia). Перед самым стартом мы получили телеграмму из Франции, где говорилось, что момент для старта неблагоприятен. Мы и сами не считали состояние погоды идеальным, но так как, по всей видимости, оно должно было в ближайшие дни еще ухудшиться, то мы решили, что все же нужно отправляться. Во время полета мы получили много ценных специальных телеграмм из Франции и Англии, которые нам особенно помогли в конце перелета, когда мы встретились с различными трудностями. В Северной Франции корабль был настигнут сильным циклоном, шедшим с юга. Подул резкий северо-восточный ветер, который в высокой степени уменьшил нашу скорость. Только пустив полным ходом все три мотора «Норвегии», мы смогли избежать циклона, так что в Англии спустились уже при идеальной погоде.

Мы опустились в Пулхэме. Английский метеорологический институт устроил там специально для нас свое отделение. Им заведывал мистер Джиблетт, один из лучших «предсказателей» Англии. В Пулхэм приехал также и известный норвежский метеоролог д-р Я. Бьеркнес, который в то время был в Англии. Оба этих ученых помогли экспедиции, после двух-трех дней пребывания в Пулхэме, продолжать свой путь в Осло.

Старт произошел при благоприятном ветре, но над Северным морем мы встретились с туманом. У норвежских берегов туман рассеялся, и видимость была хорошей, когда мы, после быстрого перелета, опускались в Осло. Во время полета мы наладили связь с Норвежским метеорологическим институтом, который посылал нам каждый час рапорты с места спуска. Сейчас же после прибытия метеоролог «Норвегии» посетил центральную метеорологическую станцию в Осло. И результатом этого визита явился отлет «Норвегии» в тот же день в Ленинград. Дело в том, что метеорологи сочли продолжительное пребывание в Осло опасным, так как с запада приближалась непогода.

Характерной особенностью перелета Осло—Ленинград был туман. Туман лежал над всей Швецией и простирался дальше над Балтийским морем. Он начал рассеиваться только у входа в Финский залив. Такой продолжительный туман, разумеется, затруднял навигацию, так что мы только после больших затруднений смогли опуститься у Троцка (б. Гатчины),—небольшого городка вблизи Ленинграда. В Ленинграде нам оказывал всемерную помощь центральный метеорологический институт, который,—кстати сказать,—оказался прекрасно организованным учреждением! Благодаря ему, нам были для нашего дальнейшего полета обещаны дополнительные телеграммы. Эти телеграммы сослужили нам большую службу на этапе Ленинград—Вадсб—Кингс-Бэй.

Эта часть путешествия многими считается самой трудной. И правда, есть много причин, заставляющих считать этот этап опасным. Море между Северной Норвегией и Шпицбергом является одним из самых бурных в мире, а, к тому же, весной там весьма возможны образования тумана и обледенение корабля. Кроме того, само расстояние очень велико. Для того, чтобы на этом этапе корабль мог отправиться в путь и опуститься на землю, нужна тихая или почти тихая погода в трех местах: в Ленинграде, Вадсё и Кингс-Бэе. Наконец, по крайней мере на местах посадки должна быть хорошая видимость. Нелегко предсказать погоду на добрых двое суток вперед, а как раз это-то нам и приходилось делать в Ленинграде. Особенно трудно предсказывать погоду в северной Европе, где телеграфирующие станции сильно разбросаны, а на море редко бывают суда, рассылающие наблюдения.

Но экспедиции была оказана помощь. Кроме советов русских метеорологов, мы получали ежедневно сообщения от центральной метеорологической станции в Тромсё, а этот институт, пожалуй, лучше всех знаком с погодой в Ледовитом океане. Эти телеграммы, к сожалению, приходили в Ленинград с некоторым опозданием, но все же телеграмма, пришедшая в ночь перед отлетом, пришлось как нельзя более кстати, так как она подтвердила нам, что время, выбранное для уже назначенного старта, было благоприятно.

Полет из Ленинграда на север прошел при противном ветре, но в остальном условия были благоприятны. По мере приближения к Северной Норвегии мы стали помимо обычных сведений получать еще специальные телеграммы каждый час. В них заключались сведения о погоде в Северной Норвегии, на Шпицбергене, а также на двух маленьких островах в Норвежском море: Ян-Майяне и Медвежьем острове. Таким образом, погода не могла преподнести нам никакого неприятного сюрприза, и мы имели возможность во-время вернуться, если бы погода в Ледовитом океане стала бы слишком неблагоприятной.

До Вадсё все шло хорошо. Мы остановились там на несколько часов для пополнения запасов бензина и газа. На пути между Вадсё и Шпицбергом погода стала гораздо хуже, до Медвежьего острова нередко встречался туман. Позднее, у южного берега Шпицбергена, «Норвегия» несколько раз попадала в сильный снег. В это же время была получена из Кингс-Бэя телеграмма, где говорилось, что там шел густой снег. Положение было угрожающее, но так как синоптические карты показали нам, что снег вряд ли будет идти непрерывно, то мы продолжали полет, решив, что видимость, пока снег не идет, будет достаточной. И правда, при спуске в Кингс-Бэе поле зрения было достаточно велико. На этом этапе мы с удовольствием заметили, что обычный сухой снег не пристает к кораблю, а сметается при каждом сильном порыве ветра. Мокрый снег, вероятно, опаснее, но с ним нам не пришлось встретиться за весь наш полет.

В Кингс-Бэе мы организовали нашу собственную станцию «предсказаний погоды», которая имела то достоинство, что у ней была постоянная тесная связь с институтом в Тромсё. Необходимые телеграммы получались и отправлялись отчасти через радиостанцию Кингс-Бэя, отчасти через норвежское военное судно «Хеймдаль», которое было послано на Шпицберген исключительно ради нас.

Когда мы в Кингс-Бэе обсуждали вопрос о погоде, наиболее благоприятной для полета через полюс, нам приходилось принимать во внимание и подъемную способность корабля, которая должна была быть возможно большей, чтобы корабль мог поднять все необходимое для последнего этапа. Подъемная способность корабля в большой степени зависит от температуры и давления. Температура должна быть низкая, а давление высокое, потому что при падении температуры на один градус и при подъеме барометра на один миллиметр мы выигрывали в подъемной способности соответственно на 70 и 30 килограммов. Но главнейшими условиями удачного полета теперь, как и всегда, были благоприятный ветер и хорошая видимость.

Нам пришлось прождать несколько дней в Кингс-Бэе, прежде чем мы смогли подумать о продолжении пути. Причиной тому была порча одного из моторов, который пришлось менять. В это время наш маленький институт интенсивно работал. Каждый день вычерчивалось три синоптических карты, основанных на наблюдениях, произведенных в 7, 13 и 18 часов по среднему Гринвичскому времени. Кроме того, итальянский аэролог, брат Нобиле, несколько раз в день делал наблюдения над маленькими воздушными шарами (pilotballoner). При помощи этих шаров определялись направления и скорость ветра в верхних слоях воздуха.

Во время нашего ожидания была идеальная для полета погода, что подтвердил нам и командор Бэрд. Ведь он в один из таких дней совершил свой знаменитый полет к полюсу и, вернувшись, рассказал о ясной солнечной погоде и слабых ветрах.

Мало-по-малу приближалось то время, когда и мы должны были подумать о полете. Вечером 10 мая было объявлено, что корабль готов. Теперь дело оставалось за метеорологами.

Синоптические карты того вечера указывали на благоприятную погоду. Большая область высокого давления тянулась от Новой Земли через полюс до самой Канады. Мы, как раз, и надеялись на максимальное барометрическое давление. Оно обещало нам сравнительно холодную, ясную погоду и переменные, слабые ветры над ледяной полярной шапкой. Судя по картам, Шпицберген находился на западном краю области высокого давления. Единственные неблагоприятные сведения были получены с мыса Барроу, на северном берегу Аляски, — в них говорилось о тумане вдоль берега. Мы надеялись, что туман рассеется к тому времени, когда мы туда прилётим, и поэтому решили лететь. Центральная метеорологическая станция в Тромсё и метеоролог экспедиции

сходились во мнении, что момент для старта удачный. Руководители назначали старт на час ночи с 10 на 11 мая.

Пока намечались эти планы старта, в Кингс-Бэе стал задуть ветер. Чем дальше к вечеру, тем ветер становился всё сильнее, и к 11 часам стало ясно, что старые враги экспедиции, местные ветры вокруг ангара, помещают старту. Ветер дул не очень сильный, но порывистый, как это часто бывает в фьордах, окруженных горами. Было решено, что при таких обстоятельствах опасно выводить корабль из ангара. Большинство членов экспедиции отправились спать, им было сказано, что их разбудят, если ветер прекратится. Меньшая же часть осталась у ангара караулить погоду.

Пришлось долго бодрствовать. Дважды ветер настолько стихал, что уже посылали будить спящих. Но, как только посланные пускались в путь, ветер поднимался снова, и приходилось на время оставлять спящих в покое. Только к шести часам утра ветер настолько улегся, что можно было разбудить спавших и приступить за приготовления к отлету.

За ночь погода начала портиться: на Ян-Майяне стал падать барометр. Это означало, что приближается циклон, который мог бы плохо повлиять на высокое давление на Шпицбергене. Это обстоятельство давало нам тем больше оснований использовать уменьшение силы ветра, наблюдавшееся к утру. Если бы нам не удалось пуститься в путь теперь же, то могли пройти недели, прежде чем снова представился бы благоприятный случай. Поэтому капитан Амундсен решил попробовать вывести корабль из ангара, хотя, пока шли приготовления, ветер снова немного усилился.

Маневр был произведен в половине девятого, по среднему Гринвичскому времени. (Это время указывается и в дальнейшем.) Мы с волнением следили за тем, как корабль медленно выползал из ангара, но все обошлось благополучно, и минуты через две «Норвегия» уже стояла под лучами солнца на площадке перед ангаром. Через несколько минут, в 8 часов 55 минут полет начался.

Я думаю, прежде чем начать рассказ об этой последней части полета, полезно будет сообщить о мерах предосторожности, которые были приняты, чтобы оградить экспедицию от неприятных сюрпризов со стороны погоды. Зимой 1925—26 г. мы работали над проведением в жизнь такого порядка, который обеспечил бы «Норвегии» во время полета через полюс получение точных метеорологических сведений из северной части Европы, Азии и Америки.

В первую очередь вопрос касался собирания необходимых наблюдений. С Европой дело обстояло просто, так как здесь имеется много хороших станций, лежащих далеко на севере. Так, например, различные государства отсылают по радио регулярные сведения о наблюдениях в Исландии, на Шпицбергене, Ян-Майяне, Медвежьем острове, Новой Земле, Вайгаче, в Северной Норвегии и северной части СССР, в Швеции, Финляндии и северной части Атлантического океана. Что касается Азии, то в русских рапор-

тах есть сведения о наблюдениях в Якутске и местностях, расположенных вдоль сибирской железной дороги. Благодаря любезности Советской власти, в рапорт были включены метеорологические телеграммы из Анадыря, маленького местечка у Берингова моря, и таким образом сведения из Азии можно было считать удовлетворительными. Хуже всего дело обстояло с Америкой. Те рапорты, которые посылались оттуда по радио, заключали в себе только разрозненные и запоздалые сообщения из Аляски и Канады, а ведь это были наиболее важные для нас области. Но все же директору Хессельбергу удалось, путем обращения к Weather Bureau (Бюро Погоды) в Вашингтоне, добиться пополнения обычных рапортов сведениями с самой северной части континента. Кроме того, нам был обещан ежедневный рапорт, содержащий наблюдения, произведенные в различных местах Аляски: в С-т Поле (St. Paul), Номе (Nome), Игле (Eagle) Кордове (Cordova) и Кодиаке (Kodiak).

После того, как получение необходимых сведений было обеспечено, возникала другая задача: отыскание наиболее надежного пути для доставления этих сведений метеорологу «Норвегии». Обычный метеорологический институт получает большинство сведений, слушая в известном порядке и через определенные промежутки времени радио-станции различных стран. Но было мало вероятия, что «Норвегия», во время полета через полюс, будет слышать эти беспроволочные центральные станции. Уж очень велико расстояние до них! Оставался один только способ: собирать радио-телеграммы различных стран в каком-нибудь одном месте и затем пересылать их «Норвегии» через большую радио-станцию, достаточно сильную, чтобы ее было слышно на всем пространстве Ледовитого океана. Такая сильная станция имеется на западе Норвегии, это Ставангер-Радио. Заявление, поданное Норвежскому телеграфному ведомству, в котором излагалась просьба о предоставлении этой станции для пересылки метеорологических телеграмм «Норвегии», было любезно удовлетворено, и телеграфное управление предоставило станцию в безвозмездное пользование экспедиции.

Ставангер-Радио обещало посылать телеграммы в 6.10, 8.30, 11.20, 14.40, 17.20, 20.00 и 21.20. Как видите, ночью в цепи сообщений есть перерыв. Это было сделано, чтобы дать телеграфисту «Норвегии» некоторый отдых. Телеграммы должны были содержать все необходимые наблюдения, за исключением Кордовского рапорта. Мы надеялись, что этот рапорт, которого нельзя слышать в Норвегии, мы сможем принимать непосредственно, когда корабль приблизится к Америке.

Наблюдения, получаемые «Норвегией», должны были наноситься на синоптические карты. Метеоролог должен был вычерчивать три таких карты в день. При помощи этих карт можно было предсказывать погоду. На карте также должны были отмечаться те наблюдения, которые могли производиться на самом корабле.

Познакомившись с тем, как мы предполагали организовать метеорологическую работу во время полета через полюс, вернемся снова в Кингс-Бэй, где воздушный корабль только что поднялся над покрытой снегом землей.

Полет начался, как было сказано раньше, 11 мая в 8.55. Температура была—8°, давление 771 мм. У земли дул слабый восточного-восточный бриз, который на высоте около 20 м. переходил в более сильный юго-восточный. Но он продолжался недолго. Уже через полчаса он стих совершенно, и только в 11 часов снова задул южный и юго-восточный ветер. Эти благоприятные ветры дули до семи часов вечера, когда они сменились слабым северо-восточным бризом. Но и он скоро стих, так что к 10 часам вечера был уже полный штиль.

Граница между открытой водой и пловучим льдом Ледовитого океана была пройдена после двухчасового перелета. После этого мы видели открытую воду только изредка в полыньях. Температура на высоте полета все время опускалась от—5° над Кингс-Бэем до—12° на 88° широты, на европейской стороне. С этого пункта она начала медленно подниматься.

В продолжении одиннадцати слишком часов мы летели под лучами солнца, только на 87° нам встретился туман, который быстро рассеялся. Между 88° и 89° мы попали опять в пояс тумана. Но туман лежал так низко, что мы смогли пролететь над ним, поднявшись на высоту 700 м.

На самом же полюсе туман рассеялся. Состояние погоды на этой желанной для многих точке земного шара, в тот момент, когда мы были там, можно описать в нескольких словах. Большая часть неба была покрыта облаками *stratocumulus* и *altocumulus* (облачный покров 7). Был полный штиль. Температура на высоте 300 м.—11°, барометрическое давление на уровне моря около 775 мм. Воздух—сначала немного мгlistый, вскоре затем прояснился.

От полюса мы взяли курс на мыс Барроу. Полет от полюса сначала проходили при хорошей погоде, но между 86° и 85° мы встретили туман, распространившийся на большое пространство. Туман и снег не прекращались до самого нашего прибытия в Теллер. К счастью, туман не был настолько густ, чтобы закрывать от нас землю совершенно. Но, с другой стороны, он вызывал образования инея на баллоне, а этого мы, пожалуй, больше всего боялись. Образование льда на баллоне, как уже упоминалось выше, чрезвычайно опасно. Вероятно оно и было причиной первой воздушной катастрофы в Ледовитом океане, стоившей жизни пионеру полярной авиации, Андрэ, и его двум смелым спутникам.

Иней появился впервые на 85°30'. Он в короткий срок покрыл все те части корабля, которые были подвержены влиянию сильного ветра. Иней отлагался главным образом на выдающихся металлических частях корабля, на инструментах и т. п., но он осаждался также и на деревянных пропеллерах и на канатах.

Меньше всего инея было на самой оболочке. Это, быть может, объясняется тем, что она обогревалась газом, который, вероятно, был теплее окружающего воздуха.

Как только иней стал образовываться, были приняты меры, чтобы выйти из области обледенения. Первым маневром было увеличить высоту полета до 800 м, чтобы подняться над поясом тумана. Но это не удалось. Туман на большой высоте был, как будто, легче, но зато образование льда происходило сильнее. Тогда мы попытались опуститься возможно ниже и продолжать полет в каких-нибудь двухстах метрах над льдом. Так было лучше. Метеоролог, который внимательно следил за образованием льда на различных высотах, объявил, что отложение льда стало совсем незначительным. Причиной этого было то, что температура в нижних слоях воздуха, ближе ко льду, была на три—четыре градуса ниже, чем в высоких слоях, а, как сказано выше, опасность обледенения меньше при низких температурах. Но после непродолжительного полета на этой высоте, образование инея снова увеличилось, и нам снова пришлось менять высоту. На этот раз — это было приблизительно на 83° , — нам посчастливилось подняться над туманом, и хотя некоторое отложение инея и наблюдалось, но оно было так незначительно, что мы могли считать себя спасенными. Затем до 74° широты мы летели над туманом, в котором все-таки попадалось много просветов. Над нами небо было безоблачно. Ветер был, в общем, благоприятный на всем протяжении от полюса до 80° , но потом задул довольно сильный юго-восточный бриз, который значительно уменьшил нашу скорость.

На 74° мы вошли в туман, над которым нельзя уже было подняться. Образование инея снова началось и на этот раз еще сильнее прежнего. Через полчаса мы вылетели из опасной области, но зато прошел снег. В дальнейшем, мы не раз снова подвергались обледенению. Путем постоянных наблюдений над количеством отлагающегося льда и, соответственно с этим, поисков наивыгоднейшей высоты полета нам удалось избежать катастрофы, которая иначе была бы неизбежной. О том, что опасность обледенения действительно была велика, свидетельствует лучше всего тот факт, что при спуске вес льда, скопившегося на баллоне, оказался равным одной тонне. Этот лед отлагался, главным образом, на передней части корабля, что без сомнения нарушило бы равновесие, если бы мы не противодействовали этому, расходуя во время полета бензин главным образом из передних баков.

Но не одно только обледенение причиняло нам неприятности во время второй половины полета через полюс. С нами случилось и другое несчастье, которое, пожалуй, было хуже первого: наша радио-станция перестала работать. Это случилось, когда мы находились еще далеко от берегов Аляски. Причиной этому были отчасти электрические возмущения в воздухе, отчасти обледенение антенны. А это означало перерыв в получении метеорологических телеграмм!

До этого метеорологические работы происходили по намеченному плану. Ставангер-Радио отправляло необходимые сведения о наблюдениях в установленные часы, а метеоролог на борту корабля наносил эти наблюдения на свои карты. По мере приближения к берегу нам нужны были карты, составленные по самым последним данным, для определения наиболее благоприятного места для спуска и лучшей дороги к этому месту. И вот этих-то карт мы и не могли составить!

По понятным причинам нам хотелось опуститься как можно южнее. Уже в начале путешествия мы решили, что «Норвегия», если не помешает погода, долетит до самого Номе, небольшого городка на южной стороне полуострова Сьюард. Последняя синоптическая карта указывала на циклон, центр которого через два дня должен был находиться где-нибудь в Аляском заливе. Но эта карта уже не годилась, так как мы достигли северного берега Аляски спустя сутки после ее составления. Руководствуясь все же этой картой, мы полагали, что в Номе должна была быть погода, благоприятная для спуска, потому что ветер вдоль западного берега Аляски, по всей вероятности, был северный. Это обеспечивало бы нам попутный ветер, а так как Номе защищено от северных ветров, то это значило, что и по отношению к ветру условия для спуска будут благоприятны. Поэтому руководители решили попытаться достигнуть Номе или какого-нибудь другого пункта на южном берегу полуострова Сьюард.

В 7 ч. 25 м. утра 13 мая мы увидели землю недалеко от мыса Барроу. Ветер перешел мало-по-малу из умеренного юго-восточного бриза в очень свежий западно-юго-западный ветер, и воздух был насыщен парами. Время от времени перепал снег. Температура была — 2°.

Пролетев несколько часов вдоль берега в юго-западном направлении, мы миновали полуостров, лежащий севернее залива Коцебу, и направились дальше, к Берингову проливу. Ветер постепенно переходил в северо-западный и всё усиливался, при чем его скорость иногда достигала 18 м в секунду (8 баллов). Корабль выказал большую стойкость, несмотря на то, что он, вероятно, подвергался весьма сильному давлению со стороны чрезвычайно неспокойного воздуха. Кривая барографа показывает, что корабль в доли минуты порывами ветра бросало больше, чем на 100 м вверх и вниз! Стоя на киле в одной части корабля и смотря вдоль корабля, можно было видеть, как весь стальной скелет изгибался при порывах ветра. Положение было так опасно, что руководители экспедиции решили спуститься на ближайшей земле, тем более, что снова началось обледенение.

Поэтому мы полетели внутрь залива Коцебу, пока не увидели землю на северной стороне залива. Определив свое положение, мы полетели снова дальше, следуя вдоль берега в западном направлении. Ветер всё бушевал и несколько успокоился только, когда мы обогнули мыс Принца Уэльского, самый западный пункт

полуострова Сьюард. Но, все же, порывы ветра были очень сильны, так что корабль плохо слушался руля.

Условия для спуска были неблагоприятны, уж слишком силен был ветер! Единственно, на что мы могли надеяться, это на то, что ветер у земли гораздо слабее, что было весьма вероятно, так как берег, как мы и ожидали, защищен от ветра высокими горами. Видимость, к счастью, улучшилась за последние несколько часов, и, туман, таким образом, больше не мешал навигации.

Корабль находился в воздухе уже 70 часов, и всем хотелось поскорее опуститься на землю. Поэтому, когда мы увидели маленькую лагуну у берега и нам показалось, что это благоприятное для спуска место, то руководители оставили мысль о полете до Номе и решили опуститься в лагуну. На берегу находился маленький городок, по имени Теллер, и было решено опуститься возможно ближе к нему.

Спуск произошел в 8 часов утра 14 мая. Все шло благополучно, главным образом, благодаря благоприятным атмосферным условиям. Северо-западный ветер сильно ослабел незадолго до спуска и задул снова с прежней силой, только когда корабль уже ошвартовался,

Автор этих строк задавал себе вопрос, не смогли бы мы избежать многих из тех опасностей, с которыми мы встретились в Аляске, направившись в Фербенкс, или какое-нибудь другое место внутри страны. Погода там должна была быть гораздо лучше, чем у берегов. Но, чтобы достигнуть одного из этих мест, нам пришлось бы перелететь через пояс густого тумана, лежавшего на горах северной Аляски, а это было бы очень опасным предприятием. При полете над туманом, когда нельзя производить измерений дрейфа, можно понемногу удалиться на большое расстояние от того места, где, как кажется, находишься. Если же полет происходит над горами, и высота полета невелика как это всегда бывает при полете на дирижабле, то рискуешь налететь на горную вершину, которая по расчетам должна была находиться далеко от пути следования корабля. Поэтому автор должен признать, что полет к Теллеру и спуск там были разумнейшим поступком при том состоянии погоды, которое было во время нашего полета.

На этом кончается сообщение о погоде во время полета и о нашей борьбе с ней, и мне остается только прибавить несколько слов о научных результатах экспедиции.

Быть может, немного смело писать о научных результатах экспедиции, когда еще часть наблюдений не обработана. Но, все же, уже теперь можно, до некоторой степени, сказать о том, что даст ценные научные результаты.

Бесспорно самой большой заслугой экспедиции является то, что ей удалось установить тот факт, что между полюсом и мысом Барроу нет земли. Этим самым, наконец, окончен старый научный спор.

Есть много теорий, которые утверждают, что в области, над которой мы пролетели, находится значительных размеров континент. Научно наилучше обоснованная теория была выдвинута американцем Гаррисом, который, на основании наблюдений над приливами, утверждал, что к северу от острова Врангеля и мыса Барроу находится большая земля. Гаррис утверждал, что волна приливов в Восточной Сибири и на северном берегу Аляски распространяется с запада на восток, что, по его мнению, говорит о существовании большого материка к северу от этих берегов. Но результаты его наблюдений над приливами опровергаются д-ром Свердрупом. На основании гораздо более достоверных материалов, собранных за время экспедиции «Мод» в 1922—1925 годах, ему удалось доказать, что волна приливов идет на упомянутые выше берега прямо с севера, пройдя весь путь от Европы над океаном, глубиной в 3.000—4.000 м. Опираясь на это, Свердруп отрицает существование какой-бы то ни было земли в тех местах, над которыми пролетала «Норвегия», и наше путешествие подтвердило его мнение.

Этот результат является чисто географическим, но и метеорология отчасти обогатилась благодаря этому путешествию.

Одной из задач, поставленных экспедицией, является вопрос о полярном тумане. Чем объясняется тот факт, что над однообразной поверхностью Ледовитого океана появляются рядом области с туманом и без тумана, часто даже без изменений в температуре воздуха? Неужели же нижние слои воздуха так консервативны, что они сохраняют память о своем более южном существовании? Или же это явление зависит, — хотя это кажется невероятным, — от теплового взаимодействия воздуха и льда?

Можно ждать также хороших результатов от произведенных на борту корабля наблюдений над элетричеством воздуха, сводившихся к вычислению содержания в воздухе положительных и отрицательных ионов. Эти измерения представляют собой интерес в виду того, что нигде в другом месте на земле нет такой обширной области, где бы доступ ионам снизу был закрыт. Инструмент, которым производились измерения, был предоставлен экспедиции д-ром Бегунком из Радиевого Института в Праге. Этот ученый вместе с метеорологом экспедиции и будет разрабатывать материалы.

Наконец, экспедиция получила некоторые результаты, которые могут быть названы практическо-метеорологическими. Оказалось, что перелет через Ледовитый океан на воздушном корабле вполне возможен, даже при неблагоприятных условиях, как это было и во вторую половину нашего полета.

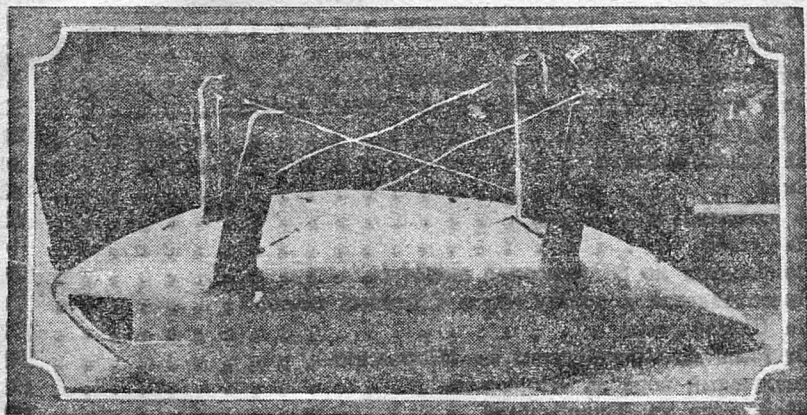
Но, с другой стороны, у нас было столько трудностей при старте, во время обледенения и во время шторма в заливе Коцебу, что автор пришел к убеждению, что в будущем воздушные сообщения через Ледовитый океан (а когда-нибудь будут такие сообщения) будут производиться при помощи аэроплана!

Судьба Р. Амундсена.

В конце августа 1928 года рыболовное судно около северных берегов Норвегии обнаружило в море один из поплавков самолета «Латам», на котором 18-го июня вылетел из Тромзе Роальд Амундсен на выручку экипажа воздушного корабля «Италия».

В октябре 1928 года приблизительно в том же районе другое рыболовное судно обнаружило в море бензиновый бак самолета «Латам».

Эти две находки пока составляют все, что знает мир о судьбе Р. Амундсена. Мнение ученых и исследователей относительно этих находок расходится. Одни утверждают, что находки с несомнен-



Поплавок самолета «Латам» обнаруженный у берегов Норвегии.

ностью подтверждают гибель самолета «Латам» в открытом море, а в этом случае неизбежна и гибель Р. Амундсена и его спутников.

Другие склонны думать, что и поплавок, и бензиновый бак являются сигналами бедствия от Амундсена и его спутников. К этому мнению, между прочим, склоняется наш летчик т. Бабушкин, ходивший на ледоколе «Малыгин». Бабушкин считает, что поиски Р. Амундсена следует продолжать, так как ни поплавок, ни бензиновый бак не несут на себе следов катастрофы, а сняты с самолета умелой рукой,

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
Из предисловия Фритьофа Нансена	5
5 <u>Рoальд Амундсен</u>	7
3 <u>Открытие северо-западного прохода</u>	13
План и снаряжение экспедиции на Южный полюс	23
К югу	31
На ледяном плато	44
Зима	53
К полюсу	60
На север	114
По воздуху до 88° северной широты	126
Приготовление к полету через Северный полюс	174
На Шпицбергене	177
От Рима до Шпицбергена на «Норвегии»	181
Воздушный корабль «Норвегия»	183
«Норвегия» на Шпицбергене	195
Над Ледовитым океаном	201
Возвращение домой	210
Опять в Норвегии	215
Погода во время полета (статья шведского ученого Мальмгрена)	217
Судьба Р. Амундсена	231