

Д. ЮЖИН

# ПОЛЕТ АНДРЕ



ГОС. ДАРС. И  
ИЗДАТЕЛЬСКИЕ  
ДЕ. Ч. И. О.  
ЛИТЕРАТУР.  
ЛЕНИНГРАДСКОЕ  
ОТДЕЛЕНИЕ



42 43  
79  
Д. Ю Ж И Н

# ПОЛЕТ АНДРЭ

ОБЛОЖКА В. ТАМБИ

И з д а н и е с т о р о е



ОГИЗ — ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ  
ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ — 1934

59  
ДЛЯ СРЕДНЕГО И СТАРШЕГО ВОЗРАСТА

Редактор З. Задунайская. Технич.  
редактор Н. Родченко. Худож.-редактор  
Э. Бурылюцкий. Книга сдана в набор  
9/II 1934 г. Подписана к печати 11/III  
1934 г. Д-83. Олнз 2639. Леморлит 6376.  
Тираж 25.525 экз. Заказ 1622. Бумала  
72 × 110 (1/32). 2<sup>5</sup>/<sub>8</sub> печ. л. (86.000  
тип. зн. на 1 бум. л.). Бум. л. 1<sup>5</sup>/<sub>16</sub>.  
2-я типография «Печатный двор»  
треста «Полиграфична», Ленинград,  
Гатчинская, 26.

696349 кр рср

Российская государственная  
детская библиотека

489  
49  
24  
~~ИЗДАТЕЛЬСТВО  
«Детская литература»  
БИБЛИОТЕКА~~



## РАССКАЗ КАПИТАНА

На севере Норвегии есть небольшой порт Тромсё. Лежит он уже за полярным кругом, почти на одной широте с Мурманском, даже немного севернее его.

Экспедиции, отправляющиеся из западной Европы в полярные страны, почти всегда заходят в Тромсё. В его гавани побывали перед уходом в свои замечательные плавания и «Вега» Норденшельда, и «Фрам» Фридиофа Нансена, и «Мод» Руала Амундсена, и много других славных кораблей.

Из Тромсё Амундсен вылетел на самолете «Латам» на помощь гибнущей экспедиции Нобиле. Это было последнее путешествие Амундсена: назад он не вернулся.

Обыкновенные же промысловые суда приходят в Тромсё десятками.

22 августа 1930 года норвежское зверобойное судно «Тернинген», возвратясь с тюленьего промысла в шпицбергенских водах, прибыло в Тромсё. Миновав живописный фиорд,<sup>1</sup> у которого раскинулся чистенький городок, «Тернинген» остановился у пристани.

---

<sup>1</sup> Фиорд — узкий, глубоко врезающийся в сушу залив со скалистыми берегами.

Прибытие этого судна не произвело решительно никакого шума. Его встречали только жены моряков.

Капитан «Тернингена» Густав Иенсен, успевший вымыться и переодеться в чистый костюм, распорядился насчет разгрузки и уборки судна и отправился домой.

По дороге он зашел в редакцию местной газеты и рассказал следующее:

— Восьмого числа этого месяца мы охотились на тюленей между Шпицбергенем и Землей Франца Иосифа, вблизи острова Виктории. В этот день мы повстречали «Братвог».

— «Братвог»? — перебил рассказчика редактор. — Помню, помню. Он, ведь, был здесь, в Тромсё. На нем, кажется, находилась геологическая экспедиция? <sup>1</sup>

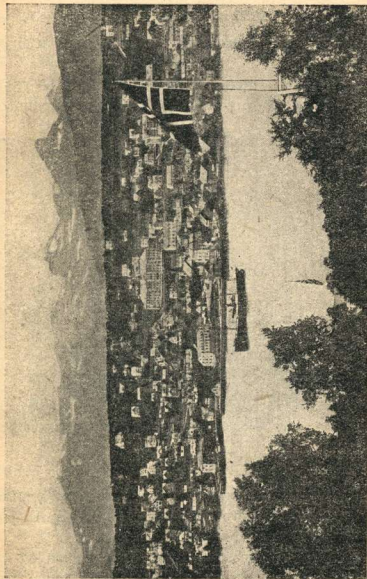
— Совершенно верно, — ответил капитан Иенсен. — «Братвог» шел от Белого острова. Экспедиция производила там геологические изыскания и промеры. Знаете Белый остров? Он лежит к востоку от Северо-восточной Земли, милях в сорока от нее. <sup>2</sup> «Братвог» подошел к «Тернингену» вплотную, и начальник экспедиции доктор Хорн перешел ко мне на борт. <sup>3</sup> Хорн рассказал мне, что его люди нашли на Белом острове труп Андрэ...

---

<sup>1</sup> Геология — наука о строении земли.

<sup>2</sup> Морская миля равна почти двум километрам.

<sup>3</sup> За границей не только врачей, как у нас, но всех вообще ученых называют докторами. Здесь речь идет о геологе.

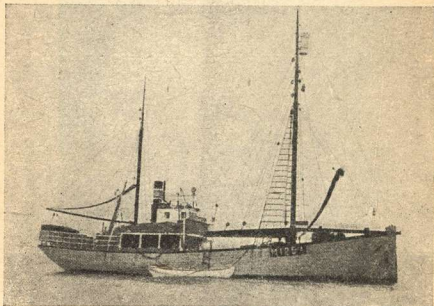


Тромсё.

— Как? Что? Труп Андрэ?

Сотрудники газеты повскакали со своих мест и окружили Иенсена.

— Но вы хорошо помните, дорогой Иенсен, — спросил редактор у капитана, — что речь шла именно об



«Братвог».

Андрэ? Вы извините меня, но ваше сообщение прямо невероятно. Ведь, с того времени, как исчез Андрэ, прошло уже тридцать три года!

— Помилуйте, — сказал Иенсен, — я сам видел на верхней палубе «Братвога» гробы с останками участни-

ков погибшей экспедиции. Доктор Хорн показывал мне их вещи — оружие, сани, дневники. «Гернинген» здесь, его матросы — свидетели нашей беседы с Хорном. Наконец, сам Хорн... «Братвог» заканчивает работу и дней через десять будет здесь...

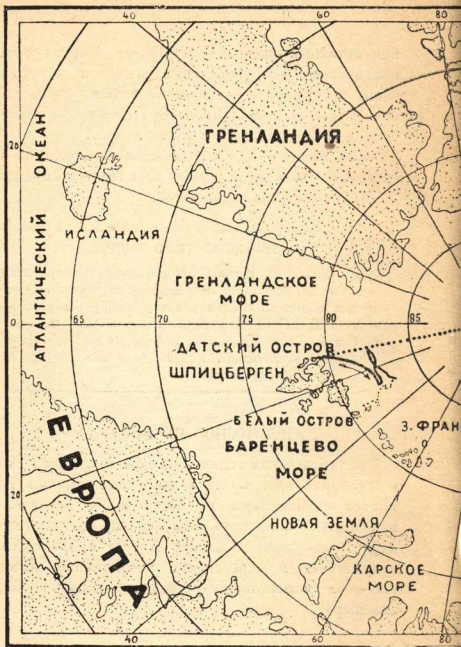
Через полчаса мальчик-посыльный бежал на телеграф, а на следующий день во всех газетах мира появилась одна и та же телеграмма:

### НАЙДЕНО ТЕЛО АНДРЭ.

Осло, 22 августа. Норвежское телеграфное агентство сообщает: «Норвежская научная экспедиция нашла на Белом острове (между Северо-восточной Землей Шпицбергена и Землей Франца Иосифа) тело шведского полярного исследователя Андрэ, вылетевшего в 1897 году на воздушном шаре со Шпицбергена».

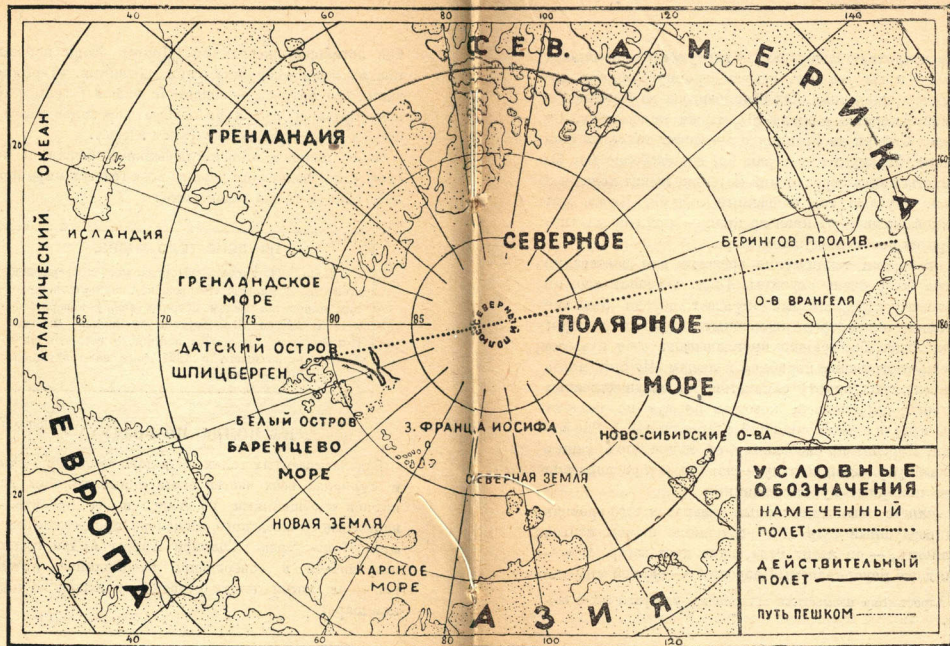
### НА ПОЛЮС ПО ВОЗДУХУ

В девятидесятых годах прошлого столетия в газетах и журналах всех частей света целые столбцы заполнялись сообщениями об Андрэ и его проекте. Имя неизвестного шведского инженера прогремело на весь мир. И немудрено: Соломон Август Андрэ готовился отправиться в совершенно необычайное путешествие — он хотел лететь к северному полюсу на воздушном шаре!



Карта Арктики с марш





Карта Арктики с маршрутами экспедиции Андре.





путами экспедиции Андре.

Посмотрите на глобус или на карту северно-полярных стран — и вы увидите, какую огромную область захватила вечная зима. От Шпицбергена до берегов Северной Америки — около  $3\frac{1}{2}$  тысяч километров. От берегов Сибири до Гренландии — почти такое же расстояние. Между этими странами, где свободно мог бы уместиться весь европейский материк, лежит холодный океан, круглый год скованный льдами. Через этот ледяной океан — от края до края — хотел пронестись Андре на своем воздушном шаре.

В то время технические средства для завоевания Севера были очень скромны. Тогда не знали еще ни радиотелеграфа, который передает сигнал бедствия за тысячи километров, ни мощных ледоколов, которые среди льдов бесстрашно прокладывают себе путь на помощь застрявшим кораблям и людям. Не было тогда ни послушных пилоту самолетов, ни могущественных исполинов-дирижаблей, которые плывут по воздуху туда, куда их ведет сидящий в стеклянной рубке капитан. Корабль по свободному от льдов морю, сани с собачьей упряжкой по льду — вот все, чем располагали тогда полярные путешественники.

А единственным летательным аппаратом того времени был воздушный шар. Но воздушным шаром нельзя управлять, — он летит туда, куда дует ветер. И все-таки даже неуправляемый аэростат <sup>1</sup> — какой это ска-

---

<sup>1</sup> Аэростатами называются летательные аппараты легче воздуха.

чок вперед по сравнению с собачьей упряжкой и даже с мореходным судном!

На сотни и тысячи километров грозятся торосы — острые ледяные глыбы. Их разделяют трещины, наполненные водою. По замерзшему океану больше пяти километров в сутки пешеходу не пройти. Льды могут затереть любой корабль. Самые смелые полярные капитаны боятся сжатия ледяных полей.

А если полететь по воздуху? Воздушному шару не страшны ни торосы, ни ледяные поля, ни широкие полыньи. Свежий попутный ветер подхватывает аэростат и уносит его со скоростью 30—35 километров в час. Да, ведь, это же быстрота пассажирского поезда! Только бы был попутный ветер — и за сто часов можно промчаться из одного конца Арктики в другой: подняться на Шпицбергене и опуститься на Аляске, а по дороге побывать на полюсе.

Таков был план Андрэ.

Соломон Андрэ родился в городе Гренне, в Швеции, в 1854 году. По образованию он был инженер-электрик.

В июле 1882 года молодой двадцативосьмилетний ученый в первый раз отправился в Арктику — зимовать на шведской научно-исследовательской станции на Шпицбергене. Начальником полярной станции был метеоролог Нильс Экхольм, а наблюдателем за атмосферным электричеством — Андрэ.

Во время трехмесячной полярной ночи, под вой непогоды, бушевавшей вокруг занесенной снегом стан-

пии, в голове молодого инженера зрела мысль: чтобы вырвать у Арктики тайну недоступного северного полюса, надо иметь летательный аппарат — надо птицей лететь над вечным льдом и снегом. Изучив во время зимовки полярную природу, Андрэ пришел к убеждению, что будущее трансполярных <sup>1</sup> сообщений — в воздухе.

В следующем году из арктической экспедиции возвратился знаменитый шведский путешественник Норденшельд. Он стремился достичь северной оконечности Гренландии. Но и этот неустрасимый исследователь вынужден был отступить перед непроходимыми льдами гренландских плоскогорий, преградившими ему дальнейший путь на север.

Неудача, постигшая прославленного путешественника, произвела сильное впечатление на Андрэ. Он еще больше утверждает в той мысли, к которой пришел во время зимовки на Шпицбергене: на полюс открыта только одна дорога — воздушная, и пионером на этом пути должен быть он, Андрэ.

Андрэ едет в Париж и знакомится с лучшими знатоками воздухоплавательного дела, с постановкой работы в мастерских, изготовляющих аэростаты. В Париже он делает несколько пробных подъемов на воздушном шаре. Потом он отправляется на север Норвегии и там на метеорологических станциях <sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Трансполярный — буквально: чересполюсный.

<sup>2</sup> Метеорологические станции устраиваются для наблюдения за погодой.

изучает направление ветров, дующих за полярным кругом.

В 1893 и 1894 годах Андрэ совершает на воздушном шаре «Свеа» восемь больших полетов над Швецией и Балтийским морем.

А через год на международном географическом конгрессе в Лондоне Андрэ выступил уже с готовым проектом воздушного путешествия по маршруту Шпицберген — северный полюс — Берингов пролив.

Но он был не первый, кто думал достичь полюса по воздуху.

Андрэ был еще мальчиком, когда немец Мейсель говорил о полете к полюсу. Мейсель предложил построить для этого воздушный корабль на двенадцать пассажиров. Замысел его был таков: огромный баллон со светильным газом, вместимостью в 22 500 кубических метров, соединяется с небольшим воздушным шаром. В этот шар поступает теплый воздух. Он легче холодного и потому действует как всякий легкий газ — поднимает шар кверху. Нагретый воздух идет из жаровни, которая помещается в гондоле. Теперь на дирижаблях, опасаясь взрыва, у пассажиров отбирают даже спички. С нынешней точки зрения, проект соединить газовый баллон и огонь может показаться сумасбродным. Не надо, однако, забывать, что это было семьдесят лет назад. Но и тогда этот план был отвергнут учеными.

Через несколько лет француз Сивель решил построить

громадный шар, который поднимал бы десять человек. Сивель думал отправиться на север сначала на пароходе, а когда дальше из-за льдов уже нельзя будет плыть, — надуть воздушный шар и лететь на полюс. Но этот полет не состоялся: Сивель погиб возле Парижа во время подъема на воздушном шаре.

Два француза — Безансон и Эрмитт — спроектировали другой шар. В его гондоле должны были помещаться пять человек и восемь эскимосских собак. Гондолу легко можно было отцепить от шара и при помощи несложных приспособлений превратить в сани или в лодку. Безансон и Эрмитт подсчитали, что экспедиция, включая и стоимость шара, должна обойтись в 600 тысяч франков.<sup>1</sup> Но они не нашли капиталистов, которые согласились бы дать деньги на их предприятие. Ни один богатч не пожелал рисковать такой крупной суммой. Французские капиталисты плохо представляли себе, как велики богатства Севера.

А, ведь, «ледяная пустыня» — пустыня лишь по названию. Жирные тюлени кочуют там по морю многотысячными стадами. Немало там моржей, белых медведей, на островах живут покрытые драгоценным мехом песцы, а летом на прибрежных скалах гомон стоит от птичьих базаров. И сколько промышленники ни истребляют этого зверья, оно не убывает, — так его много, так быстро оно размножается, так необъятно Северное Полярное море.

<sup>1</sup> 225 тысяч довоенных рублей.



Всякая затрата на исследование и изучение Севера окупается сторицей.

И норвежские капиталисты прекрасно поняли это. Норвегия граничит с Арктикой, норвежцы знают, что такое Север. Когда Фритиоф Нансен стал собирать средства на постройку корабля «Фрам», чтобы плыть на нем к северному полюсу, первыми откликнулись на призыв смелого путешественника норвежские предприниматели.

Соседи норвежцев — шведские торговцы и промышленники конкурировали с ними уже много лет. Шведы завидовали всякому успеху норвежцев. И вот теперь представился случай организовать собственную полярную экспедицию, да не какую-нибудь, а воздушную. Предложение Андрэ было принято. Для того чтобы собрать нужные средства на экспедицию, в Швеции была объявлена национальная подписка.

Воздушный шар заказали в Париже. За постройкой аэростата наблюдали лучшие конструкторы того времени.

### «ОРЕЛ»

Аэростат Андрэ представлял собою шар, наполненный водородом. Поперечник шара равнялся двадцати с половиной метрам, он был высотой с четырехэтажный дом. Если бы такой шар, как дом, разбить на отдельные комнаты, то сто человек разместились бы в нем со всеми удобствами.



Андре назвал свой шар «Эрнен», то есть «Орел».

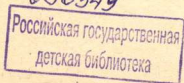
По сравнению с дирижаблем «Граф Цеппелин», который недавно прилетал к нам в СССР, «Орел» показался бы крошкой. «Граф Цеппелин» равен по объему двадцати двум «Орлам», а поперечник «Орла» двенадцать раз уложился бы в длину этого воздушного гиганта. Но по тем временам «Орел» являлся достаточно внушительным сооружением. Объем его был 4800 кубических метров.

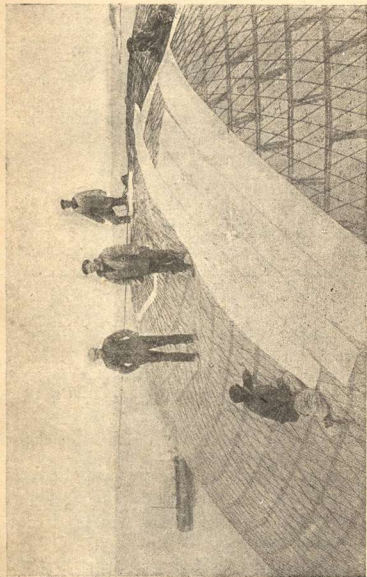
Такую массу газа могла сдержать только очень крепкая оболочка. Она и была сшита из лучшего китайского шелка, который славится своей прочностью. Но газ проходит сквозь шелк, а оболочка должна быть непроницаема. Тогда шелк пропитали специальным лаком, и ткань оболочки стала похожа на блестящую материю, из которой делают макинтоши.

Большая часть оболочки была из тройного слоя шелка, а самые ответственные места — из четырех слоев. Прочность оболочки была очень велика. Кусок такого трехслойного шелка величиной с простыню, растянутый на весу, мог бы выдержать полсотни людей. Самая непрочная часть оболочки — швы между отдельными кусками шелка. Их прошили и покрыли лаком так, что они стали не менее прочны, чем остальная ткань.

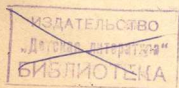
Как бы ни была непроницаема оболочка у воздушных шаров, но газ все-таки все время понемногу вытекает сквозь мельчайшие, микроскопические отверстия в ней.

696349





На макушке «Орла». Испытание прочности швов надутого шара.  
Крайним слева стоит Андрэ.



480



Постепенно может выйти столько газа, что аэростат не будет больше лететь и опустится на землю.

У «Орла» был такой запас водорода, что, по расчетам Андрэ, его шар мог продержаться в воздухе тридцать дней.

Велика была подъемная сила этого громадного шелкового пузыря, наполненного водородом. Шар с сеткой, к которой была подвешена гондола, самая гондола, три человека в ней, все их снаряжение — почти три тысячи килограммов — свободно плыли по воздушному океану так, как свободно плывет по воде корабль благодаря заключенному в нем воздуху.

Но вот что в конструкции «Орла» было действительно ново и возбуждало огромный интерес современников: тогда были известны только неуправляемые аэростаты, а Андрэ удалось добиться для своего шара управляемости, — правда, не полной, а только частичной.

К шару, между оболочкой и гондолой, точно крылья, были прикреплены три паруса. Их можно было подтягивать, отпускать и даже совсем убирать. В зависимости от их положения шар уже не летел слепо туда, куда дул ветер, а мог лететь под углом к направлению ветра. Андрэ достиг того, что величина этого угла доходила почти до 30 градусов в любую сторону от направления ветра. Его аэростат уже переставал быть игрушкой ветров, — до известной степени он подчинялся разумной воле пилота.

Если взглянуть на дело теперешними глазами, то

треть прямого угла относительно ветра покажется не так уже много. Но какой это огромный шаг вперед по сравнению с совершенно неуправляемым аэростатом!

Однако тут возникло серьезное препятствие. Свободно парящий в воздухе шар не оказывает никакого сопротивления воздушному течению и летит с той же самой скоростью, с какой дует уносящий его ветер. Люди, находящиеся на неуправляемом аэростате, не чувствуют ветра и могут судить об его силе лишь по той быстроте, с какой внизу под ними проносятся в обратном направлении земля или море.

Но в таком случае не почувствуют ветра и паруса. И они будут бесполезны до тех пор, пока у шара будет та же скорость, что и у ветра.

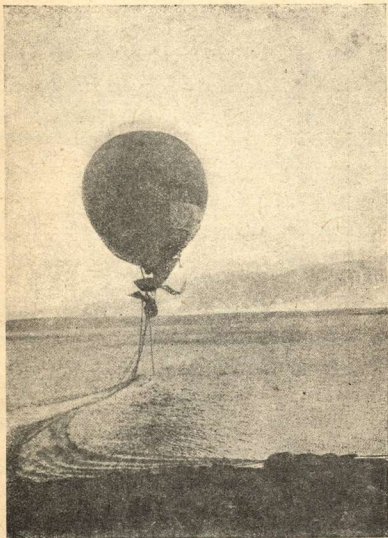
Нужно было, чтобы шар летел не с той скоростью, с какой дует ветер. Вот что придумал Андрэ: к «Орлу» были прикреплены канаты, или гайдроны. Они свешивались с шара, волочились вслед за ним и терлись об лед. Гайдроны служили тормозом — ход шара замедлялся, шар начинал сопротивляться движению воздуха. Получался так называемый относительный ветер. Паруса тотчас же ощущали действие ветра и надувались. Теперь надо было только, выпуская или подбирая гайдроны, регулировать силу относительного ветра да поворачивать паруса. От гондолы к земле были протянуты как бы вожжи, при помощи которых Андрэ хоть немного, но все-таки мог управлять своим «Орлом».

Всю эту систему частичного управления воздушным

шаром Андрэ испробовал во время полетов на аэростате «Свеа». Вслед за тем она была испытана военными воздухоплавателями в Берлине. Опыты оказались удачными.

Но аэростату надо не только двигаться вперед, — он еще должен подниматься и опускаться. Обыкновенно воздушный шар снабжают для этого балластом, — воздухоплаватели берут с собою несколько мешков с песком. Когда надо подняться повыше, песок понемногу выбрасывают вон, и облегченный шар устремляется вверх. Когда надо опуститься, часть газа через особые клапаны выпускают из оболочки, — шар становится тяжелее и идет вниз.

Годился ли этот способ для шара Андрэ? Конечно, нет. Ведь, Андрэ рассчитывал продержаться в воздухе до тридцати и во всяком случае не менее шести дней. При таком продолжительном полете над ледяными просторами каждый кубический сантиметр газа — буквально драгоценность. Чем больше сохранится газа до конца полета, тем дольше шар сможет продержаться в воздухе. А, ведь, какие еще непредвиденные случайности могут встретиться на пути отважных пилотов. От запасов газа зависел успех всего их дела, а, может быть, и самая жизнь. Надо было по возможности отдалить тот момент, когда из шара придется выпускать газ. А раз так, то нельзя было зря расходовать и балласт, — приходилось дорожить каждой горстью песку. Надо было придумать для шара другой способ подниматься и опускаться.



«Орел».



И Андрэ его придумал.

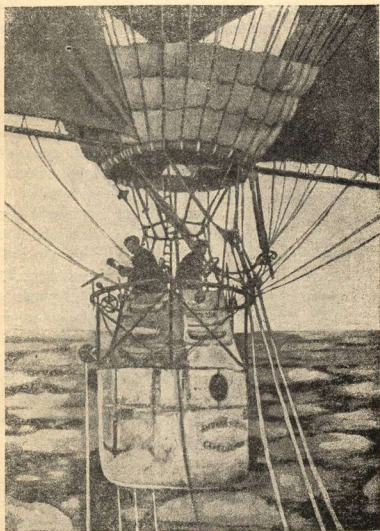
Он воспользовался теми же гайдропами. Надо было отрегулировать высоту полета только в момент отправления, — держаться предполагалось на высоте 150—200 метров. А дальше, считал Андрэ, гайдропы, вращаясь за шаром, будут регулировать эту высоту автоматически, и вот почему. Если бы во время полета шар начал опускаться, то гайдропы большей своей частью легли бы на землю или на лед. Освобожденный от столь тяжелого груза, шар сделается легче и перестанет опускаться. Если же шар пошел бы вверх, то он потянул бы гайдропы за собой в воздух. Повисая тогда на аэростате всей своей тяжестью, они во много раз увеличили бы баласт, и стремительный взлет остановился бы.

Выражаясь языком современных нам летчиков, мы можем сказать, что гайдропы служили для «Орла» одновременно и рулями направления и рулями высоты. Правда, эти «рули» были крайне примитивны и несовершенны. Но, ведь, это было почти сорок лет назад. В те дни, когда Андрэ опубликовал свой проект, его современники восхищались остроумием, находчивостью и богатой изобретательностью талантливого инженера, который первым стал на путь практического разрешения задачи: на полюс по воздуху.

## ШАР ГОТОВ

Гондола висела на шести толстых пеньковых канатах. Одним своим концом они были прикреплены к несущ-





Гондола «Орла»,

цему обручу. Сорок восемь веревок потоньше в свою очередь поддерживали несущий обруч и шли к веревочной сетке, которая плотно облежала шар. Поперечник веревок, из которых состояла сетка, был всего в полсантиметра, но зато их прочность была такова, что к каждой из них можно было бы безбоязненно подвесить лошадь. Для того чтобы сетка не протираала оболочки, не намокала от дождя, снега или тумана, ее хорошенько смазали вазелином. Мало того, самую макушку шара еще покрыли шелковым чехлом.

Гондола была сплетена из ивовых прутьев и тростника и с большим правом могла бы называться корзиной. Эта корзина была оборудована как крытая каюта. На ее крыше была маленькая открытая площадка. Отсюда воздухоплаватели производили научные наблюдения и управляли полетом шара, а в корзине спали. Диаметр корзины был два метра. Значит, если бы посреди нее стал высокий мужчина в 1 метр 80 сантиметров ростом и растянул руки в обе стороны, то он и то не достал бы до стенок.

С площадки в каюту вела дверца, которая двигалась на шарнирах. Каюта освещалась двумя маленькими иллюминаторами.<sup>1</sup> Впрочем, эта «каюта» скорее походила на склад. Чего только здесь не было!

Здесь хранился комплект запасных канатов, запасные научные приборы и все то, что могло понадобиться,

---

<sup>1</sup> Так называются окна на морских и воздушных кораблях.

если бы шар потерпел крушение. Воздухоплаватели взяли с собою съестных припасов на шесть месяцев, а также ружья и патроны, чтобы охотой пополнять запас провизии, когда он начнет иссякать.

С крыши гондолы веревочная лесенка вела к несущему обручу. Он был устроен так, что часть вещей и продовольствия помещалась и на нем. Там были складная брезентовая шлюпка, взятая на случай, если аэростат сядет на воду, и легкие сани, чтобы везти все нужное в походе имущество по льду, если шар опустится на ледяное поле.

Но корзина служила не только каютой и складом, она была и голубятней. В ней стояло несколько клеток, в которых сидели тридцать шесть почтовых голубей. Это была служба связи экспедиции.

Радиотелеграфа в те годы не было. С того момента, когда полярная экспедиция покидала последний населенный пункт, о ней никто ничего не знал. И это длилось до тех пор, пока смельчаки, целые и невредимые, не возвращались вновь из царства вечных льдов, из мрака полярной ночи. Некоторые же экспедиции исчезали навсегда. Про них так и говорили: пропали без вести.

Вот для того-то, чтобы давать о себе весть, экспедиция Андре и взяла голубей. Воздухоплаватели хотели выпускать голубей ежедневно. Скатанная в трубочку записка вкладывалась в легкую гильзу из вощенной бумаги. Эта «сумка» прикреплялась к хвостовому оперению крылатого почтальона, а затем голубя выпускали

на волю. Почтовые голуби, прошедшие специальную выучку, довольно хорошо находят дорогу домой даже в незнакомой местности. Андрэ предполагал таким образом извещать мир о подробностях полета «Орла» и о том, где он находится.

С той же целью были взяты и двенадцать приборов «бутылочной почты». Плывущая по волнам, плотно



Плывущий буйёк.

закупоренная бутылка с запиской внутри — вот простейший вид такой почты. Андрэ усовершенствовал этот род связи. Его приборы представляли собою пробковые буйки (поплавки), имевшие форму веретена. Внутри буйка была вделана медная трубка. Она герметически закрывалась медной проб-

кой, к которой был прикреплен флажок. В трубку вкладывали письмо. Буйки служили пловучими «конвертами» для писем Андрэ. Отправить письмо было очень просто: буюк выбрасывали за борт гондолы.

В гондоле «Орла» было неудобно и холодно. Хорошо в такой неуютной обстановке подкрепиться горячей пищей! Но какой же безумец рискнет зажигать огонь в соседстве с пятью тысячами кубических метров водорода? Газ, хотя и в небольших количествах, но все же

просачивался сквозь оболочку, и «Орел» все время летел в невидимом облаке водорода. Малейшая искра — и от воздушного шара с его экипажем не осталось бы следа.

Но и здесь найден был выход. С гондолы на особой веревке спускался закрытый со всех сторон ящик, внутри которого помещалась спиртовка. Эта воздушная «кухня» висела на восемь метров ниже гондолы — расстояние, достаточное для того, чтобы обеспечить безопасность. Вдоль веревки из гондолы в ящик шла упругая резиновая трубка, внутри которой находился шнурок. Стоило дернуть за него, и несложная система скрепленных пружинками рычажков сама чиркала вставленной в нее зажигалкой, а затем подносила огонь к спиртовке. Спирт воспламенялся и подогревал пищу. Для того чтобы прекратить действие кухни, достаточно было дунуть в трубку, и огонь погасал. Оставалось только поднять ящик в гондолу и... есть. Этот прибор был много раз испытан и показал хорошие результаты.

Газеты, не жалея места, во всех подробностях рассказали по всему свету описание экспедиции Андрэ. Но, несмотря на всю несложность и кустарный характер своего устройства, воздушная кухня, пожалуй, больше, чем любое другое приспособление на «Орле», вызвала восторг современников и особенно тогдашнего молодого поколения. Один известный поэт недавно рассказывал мне, как он, тогда десятилетний мальчик, прямо бредил кухней Андрэ.

На всех частях аэростата, приборах и прочем инвентаре была сделана надпись:

ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ АНДРЭ

К весне 1896 года шар был совершенно готов. Отлет был намечен на июль того же года. Полет предполагалось начать на Шпицбергене. Оттуда до полюса — около 1200 километров. При попутном ветре Андрэ клал на этот путь два дня. Остающиеся от полюса до берегов Северной Америки 2300 километров предполагалось покрыть в четверо суток. Итого при вполне благоприятных условиях шесть дней. При тридцатисуточном запасе газа двадцать четыре дня откладывались на всякие непредвиденные случайности: в глубинах Арктики могло быть безветрие, ветер мог изменить свое направление, шар могло занести в пустынные тундры Сибири или на ледники Гренландии. Полярные воздушные течения и посейчас еще плохо изучены. Пятикратный запас газа должен был, по мнению Андрэ, известным образом страховать экспедицию от разных неприятных неожиданностей.

Впрочем, было известно, что летом в районе Шпицбергена обычно дуют ровные южные ветры. Они должны были понести троих смельчаков прямо к северному полюсу — туда, куда столько лет безрезультатно стремились десятки бесстрашных исследователей.

Экспедиция Андрэ была обставлена по последнему



слову тогдашней воздухоплавательной техники. По мнению лучших специалистов того времени, все оборудование и снаряжение экспедиции было прекрасно продумано и хорошо выполнено. Вот почему этому воздушному путешествию предсказывали удачу и ждали от него ценных научных открытий. Правда, и тогда многим этот полет казался фантастической и безрассудной затеей. Но еще больше людей верило в успех отважного инженера.

Андрэ было уже за сорок лет, когда он решил лететь к северному полюсу. С мыслью достичь полюса по воздуху смелый летчик носился больше десяти лет. Его план полета был одобрен Шведской академией наук. А знаменитый Норденшельд, например, даже выразил готовность лично участвовать в полете. Его отговорили от этого только потому, что ему шел уже 65-й год. От желающих сопровождать Андрэ не было отбоя. Наконец стали известны имена участников экспедиции. Вместе с Андрэ к северному полюсу должны были лететь два ученых физика: Стриндберг и Экхольм — тот самый Экхольм, с которым за тринадцать лет до того Андрэ зимовал на Шпицбергене.

## БУХТА ВИРГО

7 июня 1896 года просторные набережные Гётеборга<sup>1</sup> были полны народа. Как говорится, яблоку

---

<sup>1</sup> Большой шведский порт на берегу пролива Каттегата.



не куда было упасть. В этот день паровая шкуна «Вирго» отходила на Шпицберген. На борту «Вирго» находились Андрэ, Стриндберг, Экхольм и много других ученых, которые ехали проводить своих друзей и помочь им при отлете. На «Вирго» было погружено все лётное имущество экспедиции. Тут же в огромном ящике лежала искусно сложенная оболочка «Орла». Путешественники взяли также всевозможные материалы и приборы, нужные для постройки ангара под аэростат и для добывания водорода на месте.

Раздались громкие приветственные клики провожавшей толпы, и «Вирго», отдав швартовы,<sup>1</sup> отвалила от пристани и стала медленно поворачиваться к выходу из гавани. Вслед уезжающим неслись пожелания счастья и успеха.

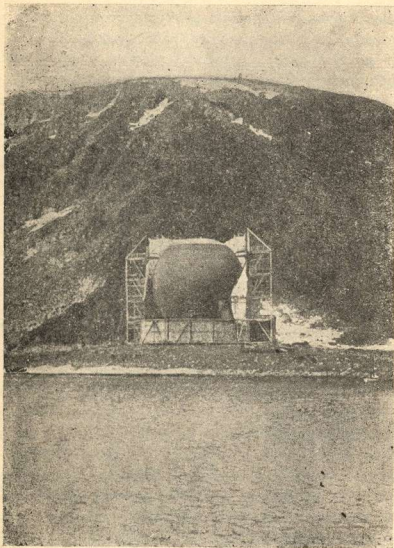
Местом отлета выбрали Датский остров у северных берегов Западного Шпицбергена. Дальше к северу уже начиналось море, никогда не освобождающееся от льда. Здесь, на Датском острове, Андрэ облюбовал для своего лагеря удобную бухту Вирго.

Через две недели после отплытия из Гётеборга шкуна «Вирго», осторожно продвигаясь вдоль пловучих льдов, благополучно прибыла в бухту того же названия.

На Шпицбергене еще была зима, в долинах лежал глубокий снег. Но незаходящее июньское солнце уже начинало пригревать, и из-под белого покрова кое-где

---

<sup>1</sup> На морском наречии «отдать швартовы» значит отвязать причальные канаты.



«Орел» в ангаре перед отлетом.

показывались темно-серые верхушки гор и острые ребра скал. Несмотря на зиму, работа закипела.

У подножья горы, круто сбегавшей в море, между высокими утесами и ледником в хорошо защищенном от ветров углу, стал быстро расти светло-желтый дощатый ангар — гигантская многоугольная коробка без крыши. За его гранями «Орел» до поры до времени будет прятаться от порывов непогоды, с тем чтобы в конце концов взвиться в белесоватое полярное небо. Ангар окружало кружево вышек и вспомогательных сооружений. У их основания притулился «завод» — деревянный домик, где добывался водород и находились приборы для наполнения шара газом. Невдалеке были разбиты палатки для прибывших людей. Ночевали — кто на пароходе, кто в палатках. Для теплоты в них горели примусы, и в спальных мешках люди чувствовали себя превосходно.

Лагерь зажил трудовой жизнью. Андра, Стриндберг, Экхольм и приехавшие с ними механики и рабочие, не покладая рук, работали над ангаром, выгружали и сортировали снаряжение и продовольствие, готовили шар. В работе месяц пролетел незаметно. Лишь к концу июля ангар был готов. Стало теплее. Снег сходил с окрестных черных гор. Зеленой скатертью свежего мха покрылось ожившее побережье.

А шар все еще был на привязи в ангаре.

Напрасно подготовившаяся экспедиция ждала южного ветра. Стоял штиль. Андра, нервно покусывая

усы, не спускал глаз с полукруглых чашечек анемометра,<sup>1</sup> укрепленного на высоком шесте, — чашечки не вращались. А если и подымался ветер, то он дул совсем в другую сторону и был неблагоприятен для полета. Шел уже август. Короткое полярное лето проходило. Приближалось время осенних штормов. И Андре пришлось отложить свой полет на год. Снова все добро экспедиции погрузили на пароход и до будущего лета покинули негостеприимные берега Шпицбергена. В бухте Вирго остался маячить только опустевший ангар. Экспедиция вернулась в Швецию.

Почти одновременно с этим Нансен со своим товарищем Иогансеом, а вслед за ними и их корабль «Фрам» возвратились домой из трехлетнего блуждания по беспредельным пространствам Арктики. Но до полюса Нансен все же не дошел. Он не мог одолеть бесконечных снежных равнин, сплошь покрытых торчащими торосами и целыми хребтами острых ледяных глыб. Полюс окружала неприступная крепость.

Лететь в будущем году, лететь во что бы то ни стало! — эта мысль теперь целиком овладела Андре. Там, где не пробился «Фрам», где не могли проскользнуть собачьи упряжки Нансена, — там открыта дорога «Орлу».

Аэростат снова отправили в Париж. Шар и его принадлежности были вновь проверены и испытаны.

Но теперь в составе экипажа «Орла» нашелся че-

---

<sup>1</sup> Прибор для определения силы ветра.

ловец, который стал сомневаться в успехе экспедиции. Это был доктор Экхольм. Летом в бухте Вирго он принимал деятельное участие в подготовке «Орла» к полету. За это время он хорошо изучил шар. На основании своих наблюдений он опубликовал статью, в которой писал, что утечка газа из шара будет значительно больше, чем предполагает Андрэ. Шар, — доказывал Экхольм, — не продержится в воздухе и половины того срока, который намечен. Полет может окончиться неудачей, и потому он, Экхольм, отказывается участвовать в экспедиции.

Экхольм считался другом Андрэ и своим отказом нанес ему тяжелый удар. Но очень скоро пришло и утешение: немедленно на место Экхольма нашелся другой ученый — молодой инженер Френкель.

Окончательный состав экспедиции определился: Соломон Андрэ, Нильс Стриндберг и Кнут Френкель. Стриндбергу было двадцать семь, а Френкелю — двадцать пять лет.

В яркий весенний день 18 мая 1897 года пристань в Гётеборге снова была залита толпой. В порту, казалось, собрался весь город.

Как и в прошлом году, жители Гётеборга и множество приезжих восторженно провожали экспедицию, отплывавшую на Шницберген. На этот раз ей предоставили канонерскую лодку шведского военного флота «Свенсксунд». «Свенсксунд» держал путь к далекой бухте Вирго на Датском острове. Там команда кано-

Френкель.



Стриндберг.



Андрэ.



нерки должна была помочь воздухоплавателям снарядить шар и отправиться в воздушную дорогу.

Через двенадцать дней «Свенсксунд» уже подходил к Датскому острову. Пустынная бухта Вирго снова ожила. Оставленный в прошлом году ангар встретил прибывших как старый знакомый. Он благополучно перенес суровую полярную зиму и попрежнему высился среди черных прибрежных скал. Снова люди стали таскать к нему по снегу ящики, в которых были спрятаны части шара и гондолы. В три недели «Орел» опять был готов к отправке. Кончался июнь.

30 июня оболочку начали наполнять водородом. На газовом «заводе» шла лихорадочная работа. Метеорологические наблюдения показывали, что вскоре должны подуть южные ветры.

Вот что записал в свой дневник один германский профессор, провожавший экспедицию:

«Андрэ не отходит от ангара. Это худощавый человек среднего роста и крепкого сложения. Говорит он мало, держится скромно и кажется углубленным в свои мысли. Но стоит ему поднять голову, и видно, что глаза его светятся непоколебимой решимостью и энергией. Это далеко хватающий взгляд исследователя. И только подрагиванье густых, темных, опущенных вниз усов указывает на то, что и у этого человека есть нервы, что его гложет нетерпенье. Провожжающие экспедицию ученые почтительно обходят внушающего к себе невольное уважение пилота».

Нетерпение Андра было понятно, — все приготовления были закончены, «Орлу» недоставало только попутного ветра.

8 июля надутый шар почти целиком выполз из ангара и, удерживаемый натянутыми гайдропами, закачался по ветру над верхней кромкой своего хранилища.

Воздух был прозрачен и чист. На большом расстоянии можно было различить мельчайшие трещины и выемки на темных горах, по которым спускались, точно кистью проведенные, белые нити снега и льда. А на фоне изумрудно-зеленых и голубых переливов глетчера<sup>1</sup> рвалось вверх коричневатое-желтое, блестящее тело шара.

Погода менялась. Шквалистый ветер налетал порой с силой шторма. Чтобы предохранить шар от порывов ветра, пришлось, насколько возможно было, втянуть его обратно в глубь ангара.

Шли последние приготовления, провиант и баласт были уже в гондоле.

Наконец 10 июля ветер подул с юга. Облака быстро неслись на север. Чашечки анемометра однообразно и ровно вертелись: мощный ток воздуха шел в северном направлении.

Где-то на далеком юге наступила ночь. Но здесь на восьмидесятом градусе северной широты солнце в июле не заходит. Эту солнечную ночь весь лагерь провел в

---

<sup>1</sup> То же, что и ледник.

напряженном ожидании, без сна. Южный ветер крепчал. В десять часов утра 11 июля Андре распорядился готовиться к отлету.

Воздухоплаватели пишут последние прощальные письма, обмениваются последними рукопожатиями с провожающими и занимают места в корзине шара. Матросы со «Свенсксунда» начинают понемногу освобождать держащие шар канаты. Он уже наполовину выбрался-было на простор из своего тесного убежища, когда сильный порыв ветра вогнал его обратно в ангар. Дождавшись небольшого затишья, Андре скомандовал:

— Отдай концы!

И внезапно блестящий желтый шар всей своей массой показался над стенками ангара. Сбоку шара взвился шведский флаг — синий с желтым крестом, внизу раздалась возгласы приветствий, а еще через минуту «Орел» был уже на высоте 150 метров. Он медленно уходил в северном направлении. Вслед за ним, шурша и подпрыгивая по неровной поверхности ледника, тащились гайдроны. Было два с половиной часа дня.

Вдруг шар стал быстро снижаться. Казалось, вот-вот он упадет в расстилавшееся перед ним море, по которому плыли льдины, оторвавшиеся от ледника. Наблюдатели, оставшиеся у ангара, замерли, но тут же свободно вздохнули. Воздухоплаватели выбросили баласт. Резкий рывок кверху — и облегченный аэростат подпрыгнул на высоту 700 метров. В этот момент,

зацепившись за лед, от шара оторвалась значительная часть трех больших гайдропов и осталась лежать внизу. Удаляясь все больше и больше, «Орел» опять пошел на снижение и наконец выровнялся на стометровой высоте. Тут сильный ветер подхватил аэростат и погнал его на север со скоростью около 40 километров в час. Вскоре он поровнялся с зубцами гор острова Амстердама, лежащего против бухты Вирго. Шар уже казался величиной с детский мяч и наконец скрылся за небольшой горной цепью.

Немногочисленные провожающие молча глядели вслед исчезнувшему воздушному шару, а затем разошлись по своим местам — кто в палатки, кто на корабль — и долго еще толковали между собою об «Орле» и его смелом экипаже.

## ЗАГАДКА АНДРЭ

Весь мир с нетерпением ждал вестей о полете «Орла». В первую очередь, их, конечно, должна была принести его голубиная почта. Во всяком пролетевшем голубе, замеченном на скандинавском побережье, люди непременно хотели видеть посланца Андрэ. Каждый голубь, пойманный в северной части Атлантического океана, вызывал поток телеграмм и газетную шумиху, и лишь потом оказывалось, что эти голуби не имеют ни малейшего отношения к экспедиции Андрэ.

Через несколько дней после отлета «Орла» одного

голубя удалось поймать вблизи Ставангера;<sup>1</sup> четыре других сами опустились на пароход «Рогенхильд», шедший в Северном море.<sup>2</sup> Но никто не мог сказать, принадлежат ли эти пять голубей экспедиции Андрэ или нет — писем на них не было никаких. Шестого голубя поймали возле Тромсё. При нем оказалась записка: «Северный полюс миновали 15». На записке не было ничьей подписи. Но кто же, кроме Андрэ, мог достичь полюса? Ну, а цифра 15 могла означать только 15 июля, так как Андрэ вылетел 11 июля. Значит, Андрэ достиг полюса 15 июля. Но потом выяснилось, что этот «достигнутый полюс» был тяжеловесной шуткой какого-то бездельника, который думал подобным образом позабавиться над легковесными людьми.

Уж более месяца никто не знал, где находятся три улетевших воздухоплавателя и что с ними случилось. Ходили только разные толки об их судьбе.

В газетах то- и-дело появлялись заметки о новых «голубях Андрэ», а иногда печатались сообщения, что кой-кому удалось даже заметить и самый шар Андрэ.

Из Америки пришло известие, что 1 августа с китобойного судна «Сальмик», плывшего вдоль западных берегов Гренландии, видели воздушный шар, который, по словам телеграммы, «быстро удалялся на запад». Другой воздушной экспедиции в полярные страны в

<sup>1</sup> Портный город в южной Норвегии.

<sup>2</sup> Северное море иначе называется Немецким.

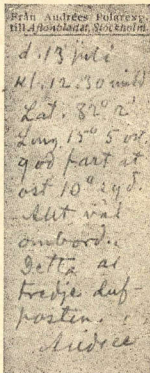
это время не было. Ясно, что шар, замеченный с «Сальмика», может быть только шаром Андрэ. Стало быть, за три недели ветры занесли его в Северо-американский полярный архипелаг. А за несколько дней до этого в газетах появилось другое сообщение.

В светлую летнюю ночь по Белому морю шел голландский пароход. Вдруг его капитан, клевавший носом на мостике, встрепенулся и стал всматриваться вдаль. У молочно-серого горизонта чуть виден был какой-то большой круглый предмет — скорее всего воздушный шар, направлявшийся на восток. Шар то показывался, то пропадал в полосах предутреннего тумана, скользившего над водой.

«Андрэ!» — подумал капитан, начитавшийся о прославленной экспедиции. Он совершенно страхнул с себя набегавшую дремоту.

Но и аэростат успел к тому времени окончательно исчезнуть. Кругом были только небо и вода.

И у южных берегов Скандинавского полуострова с какого-то парохода видели чей-то аэростат.



Письмо Андрэ, доставленное голубем.



Лишь в начале октября в Стокгольм было доставлено подлинное письмо Андрэ. 15 июля у Шпицбергена на мачту норвежского промыслового судна «Алькен» опустился голубь. Шкипер «Алькена» подстрелил его из ружья. К хвосту голубя была привязана бумажная гильза, а в ней лежала записка. В записке говорилось:

ОТ ПОЛЯРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ АНДРЭ

*В редакцию «Афтонбладет», Стокгольм*

13 июля 12 часов 30 минут дня.  $82^{\circ} 2'$  северной широты,  $15^{\circ} 5'$  восточной долготы. Движемся хорошим ходом на восток, уклоняясь на  $10^{\circ}$  к югу. На аэростате все благополучно. Это — третья голубиная почта.

*Андрэ*

Почти три месяца понадобилось, чтобы эта почта дошла до места назначения. Но на этот раз сомнений не могло быть. Записка была написана рукой самого Андрэ на специальном бланке экспедиции. Для того чтобы все могли убедиться в подлинности записки, газета «Афтонбладет» («Вечерняя газета») напечатала ее факсимиле.<sup>1</sup> Наконец, чтобы рассеять всякие сомнения, даже самого убитого голубя прислали в Стокгольм. Воздушный гонец, прилетевший из неведомых глубин Арктики, был бесспорным, но пока, к сожалению, единственным вестником Андрэ.

<sup>1</sup> Точное изображение, см. стр. 41.

В его записке два обстоятельства внушали некоторую тревогу. Во-первых, шар летел слишком медленно. За двое суток он продвинулся к северу всего на 250 километров. Если бы не подлинное сообщение Андрэ, то никто бы этому и не поверил, — настолько это было мало. Во-вторых, направление ветра совершенно изменилось, и он гнал шар куда-то на восток. Тогда стали думать, что «Орел» может опуститься и в Сибири.

Больше ни от Андрэ ни от его спутников никаких известий не было.

Миновала зима. Снова наступило лето. О путешественниках попрежнему не было ни слуху ни духу. Истекал уже год с того дня, как «Орел» и его экипаж бесследно исчезли.

В августе 1898 года шведское правительство послало в шпицбергенские воды судно «Антарктику», а на нем — специальную экспедицию, которой поручило разыскать следы Андрэ. В августе и сентябре море вокруг Шпицбергена бывает доступно для плавания, и спасательная экспедиция не испытывала особых затруднений от льдов.



Единственный голубь, доставивший письмо Андрэ.

Изредка только к востоку от Шпицбергена ей попадались навстречу огромные столовые айсберги, надводная часть которых была подчас выше мачт «Антарктики». <sup>1</sup> Северный ветер, снег и туманы также заставляли держаться настороже.

«Антарктика» обошла весь Шпицбергенский архипелаг. Особенно внимательно экспедиция обследовала его «медвежьи углы». Между прочим побывала она и на Белом острове, который назван так за покрывающий его сплошной белый купол материкового льда. Но нигде, решительно нигде не было ни малейших следов экспедиции Андрэ. Не было их и на Гренландии, хотя плававшие там китобои и осматривали закоулки гренландского побережья.

Прошел еще год. И снова как будто Андрэ пытался дать знать о себе. Летом 1899 и 1900 года к берегам Исландии и северной Норвегии море прибило пять буйков, на которых можно было разобрать полустертую надпись:

### ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ АНДРЭ

Только в двух из них нашлись короткие записки от Андрэ. Но ничего нового они сказать не могли — они

---

<sup>1</sup> Айсберг — пловучая ледяная гора. Над водой выдается обычно не больше восьмой части айсберга. Вся же остальная его масса погружена в воду. Айсберги с плоским верхом называются столовыми.

были написаны раньше того письма, которое принес голубь. Остальные же буйки были пусты. Повидимому, воздухоплаватели выбросили их, как лишний балласт.

Это были последние вести от экспедиции. Другие же сведения о ней были противоречивы и мало достоверны — скорее догадки, основанные порой на самых фантастических слухах.

Когда Андрэ собирался в путь, канадское правительство разослало по редким поселениям своего дальнего Севера объявления о предстоящей воздушной экспедиции. В объявлениях оно призывало население помочь воздухоплавателям в том случае, если «Орел» опустится на канадской территории.

Вслед за канадским то же самое сделало и тогдашнее русское правительство. В его объявлениях говорилось, что шведский король наградит того, кто поможет бедствующим воздушным путешественникам.

От моряка к моряку, от промышленника к промышленнику, от охотника к охотнику прошел слух о пропавшем без вести воздушном шаре с людьми. О шаре знали и американские эскимосы и туземцы Сибири. Молва о нем шла и по мерзлым побережьям полярных морей и в дебрях сибирской тайги.

В глухих сибирских поселках народ передавал, что из ссылки бежал важный революционер, по имени Андрей, и что за его поимку царь обещал выдать большую награду. Но «Андрей» — большой искусник —

бежал не просто, а по воздуху, и потому, мол, надо глядеть в оба. В некоторых местах урядники <sup>1</sup> в каждом подозрительном человеке видели опасного «Андрея» и, усердствуя в чаянии обещанной награды, задерживали всех бездомных бродяг, которые попадались на глаза.

Весть о таинственном воздушном шаре докатилась до далекого Сахалина. Говорили, будто жившие там ссыльнокаторжные видели, как по воздуху пронесся горящий шар. Вероятно, это был просто метеор.

А среди северо-американских эскимосов много лет жила легенда о том, как однажды к ним с неба спустился большой шатер. Он летел по воздуху, как птица. Сделан он был из тонкой кожи, не похожей на звериную шкуру. В шатре жили три белых человека.

По слухам, эскимосы приняли этих людей за злых духов и убили их.

Но, ведь, и с китобоя «Сальмик» сообщали, что видели воздушный шар у берегов Гренландии. Не его ли называли эскимосы летающим шатром? И некоторые исследователи Севера стали предполагать, что экипаж «Орла» погиб где-то в районе Северо-американского полярного архипелага. Но доказать это было невозможно. Воздухоплаватели пропали без вести.

К загадкам Арктики прибавилась еще одна: судьба Андрэ и его спутников.

---

<sup>1</sup> Нижние чины тогдашней сельской полиции.

## НА БЕЛОМ ОСТРОВЕ

В 1930 году лето в Арктике было на редкость теплое. Полярные мореплаватели рассказывали, что такой теплой погоды не наблюдалось там уже давно. Льды, сковавшие Шпицбергенские острова, редели, становились все более рыхлыми и отступали на север и на восток. Между ними все чаще и чаще попадались большие разводья. Разводья сливались в огромные пространства свободного моря, и его темные студеные воды уже плескались вокруг покрытого глетчерами полярного архипелага.

В начале августа к востоку от него шла норвежская промысловая моторная шкуна «Братвог». На борту судна находилась научная экспедиция доктора Хорна. «Братвог» шел к Земле Франца Иосифа. Экспедиция должна была заняться там научными исследованиями, а команда шкуны — охотой на моржей и тюленей.

От мыса к мысу, от острова к острову плыло полярное судно, и его не останавливали вечные густые туманы, которые тяжелыми слоями ползли по пустынной поверхности Баренцова моря. Сейчас судно держало курс к малодоступной и почти не изученной Земле Джиллеса. Норвежцы называют ее Белым островом. Белый остров находится между Шпицбергенем и Землей Франца-Иосифа. Его координаты:  $80^{\circ}10'$  северной широты и  $32^{\circ}$  восточной долготы.

Вечером 5 августа туман внезапно рассеялся, и эки-



паж «Братвога» увидал дивное зрелище. Навстречу кораблю плыл гигантский сверкающий белый щит. Это был Белый остров. Он весь был покрыт сплошным ледником, который образовал над ним ослепительно-белый плоский купол, обрывавшийся в море отвесными стенами. Море было как зеркало, солнце сияло. Вокруг острова, точно сторожа его, высились огромные стамухи<sup>1</sup>, служившие для «Братвога» маяками, отмечавшими мелкие места.

Юго-западное побережье острова было свободно от льда и темной полосой выдавалось из-под голубовато-белого края глетчера. Осторожно двигаясь и все время измеряя глубину, «Братвог» подошел к острову и бросил якорь в полумиле от берега. В моторной шлюпке участники экспедиции отправились на землю.

Полярное лето было в разгаре. Каменистый берег оттаял до самой подошвы глетчера и был изрезан журчащими ручьями. Кое-где на подсохших участках пробивался мох, а на возвышенных местах кишели птичьи базары.

Глубокая тишина царила вокруг. Такая тишина бывает лишь в полярных странах или же на вершинах высоких гор. Ее нарушал только глухой гул, доносившийся с ледника. То шумели громадные ледяные глыбы. Отрываясь от глетчера, они обрушивались в море и продолжали свой путь уже в виде айсбергов.

В небольшой бухточке разведка обнаружила стадо

<sup>1</sup> Стамуха — айсберг, сидящий на мели.

моржей. Ученые закончили свои работы и возвратились на корабль, а на утро была назначена охота.

Настало 6 августа. Погода продолжала оставаться прекрасной. Голубое небо было безоблачно, солнце ярко светило. Моржей били со шлюпок. Разделка туш шла на берегу. Матросы устали от тяжелой работы. Двое из них, Сален и Тюсвик, пошли в глубь острова поискать питьевой воды. Отойдя от берега метров на двести, они наткнулись на прозрачный ручеек, и Улав Сален нагнулся было за водой. Вдруг он выпрямился, обернулся и, понизив голос, сказал своему товарищу:

— Ты видишь, Карл?

— Вижу. Но что же это значит?

На прибрежном песке лежал необычный для тех мест предмет — алюминиевая крышка от кастрюльки.

Оба матроса начали озираться по сторонам. В нескольких шагах от них из подтаявшего снега торчало что-то темное. Невнимательный взор принял бы это за острый край высунувшегося камня. Матросы подошли поближе и увидели нос маленькой брезентовой шлюпки, наполовину зарытой в снегу. Перемешанные со снегом и льдом, в ней лежали какие-то вещи. Прежде всего морякам бросился в глаза багор. Они схватили его и начали осматривать. Он был сделан из латуни, и пожеленел от времени. На багре было выгравировано:

ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ АНДРЭ

Едва только Сален и Тюсвик разобрали это имя, известное по всей Скандинавии, как они стремглав бросились бежать обратно к берегу.

— Эй, ребята, сюда, сюда! — запыхавшись кричали они своим товарищам. — Там шлюпка... шлюпка Андрэ!

Охотники гурьбой двинулись к находке. Вскоре к ним подошел и капитан «Братвога», Элиассен. Дали знать на судно, и оттуда явились сам Хорн — высокий, худой, сутуловатый блондин, и другие научные работники экспедиции. Они привезли с собою лом, кирки, лопаты и принялись осторожно раскапывать снег и лед вокруг того места, где была найдена шлюпка.

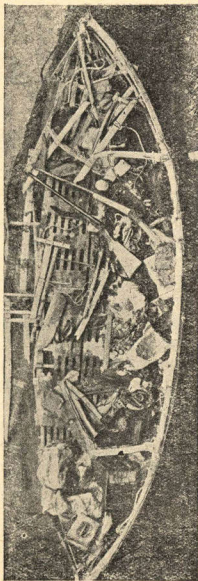
Шлюпку освободили от завалившего ее снежного сугроба и стали разбирать лежавшее в ней имущество.

Глубокое волнение охватило исследователей. Молчаливо и сосредоточенно рассматривали они вещи давным-давно погибшей экспедиции.

Кучка матросов сгрудилась вокруг. Они только чуть слышно охали, когда Элиассен и Хорн стали извлекать из шлюпки один предмет за другим: два ружья, ящик с патронами, мотки веревок, спички, банки с консервами, деревянные коробки с компасом и секстантом<sup>1</sup> и множество всяких других мелочей, нужных в походе. Тут же оказался карманный календарь Стриндберга,

---

<sup>1</sup> Прибор для определения широты.



Шлюпка с инвентарем экспедиции, найденная матросами с «Братвога».

весь испещренный цифрами наблюдений и заметками.

Некоторые вещи обледенели, другие заржавели, иные были исцарапаны и помяты — белые медведи здесь основательно похозяйничали. А все вместе насквозь пропиталось многолетней сыростью тридцати трех полярных весен.

Шлюпка была привязана к саням, которые крепко вмерзли в лед. С большими усилиями их вырубили отсюда.

— Стоянка экспедиции Андрэ была здесь, это несомненно, — тихо сказал доктор Хорн капитану Элиасену. — Будем искать дальше.

Медленно бродя вокруг, люди с «Братвога» постепенно шаг за шагом извлекали из-под снега то изорванные в клочья суконные брюки, то носовой платок с меткой «Н. С.», вышитой выцветшею красною ниткою, то вмерзшую в лед походную аптечку.

Покрытая льдом гранитная терраса, на которой было обнаружено место стоянки экспедиции, шла кверху и замыкалась скалистой грядой. У подножья гряды на уступе утеса была набросана куча одежды. Своими очертаниями она напоминала распростертое человеческое тело. Под одеждой, прислонившись спиной к обледенелой скале, лежал скелет без головы. На его ногах были тяжелые полярные сапоги. Они были сильно изношены. Чулки, рукавицы, куртка, хотя и порванные, вероятно, медведями, довольно хорошо сохранились.

Обнажив головы, моряки и ученые безмолвно стояли вокруг ужасной находки. Капитан Элиассен поднял куртку и стал ее рассматривать. На ее полуистлевшей подкладке можно было разобрать вышитый вензель:

С. А.

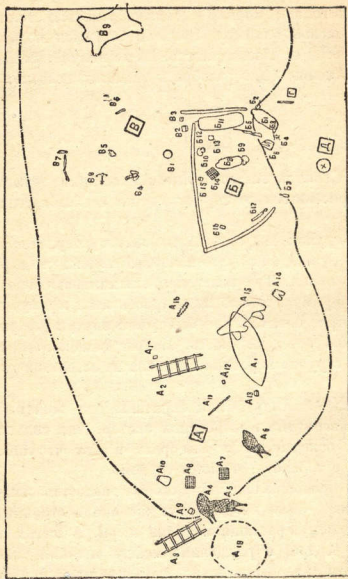
С. А... Соломон Андрэ... Вот чьи останки лежали перед потрясенными до глубины души исследователями.

Рядом с трупом Андрэ, прислоненные к утесу, стояли топорик и ружье, как будто покойный только что держал их в руках. Тут же стояли алюминиевая кастрюлька и примус. Кто-то из матросов взял примус в руки и потряс его. Слышно было, как внутри его резервуара болтается жидкость. Матрос накачал его, и тоненькая струйка керосина вылетела из отверстия горелки.

Под одеждой Андрэ были спрятаны две записные книжки, завернутые в шерстяной свитер. Они сильно промокли, обледенели, и разобрать в них что-либо можно было только с большим трудом.

Поиски продолжались. Некоторые недостававшие кости скелета были найдены тут же около стоянки. Их, повидимому, растащили дикие звери. А шагах в сорока от Андрэ, в расщелине между скалами, матросы заметили торчащие из-под груды валунов чьи-то





План лагеря Андра на Белом острове.

Пунктиром обведена гранитная площадка, на которой найдены останки экспедиции.

## ОБЪЯСНЕНИЕ К РИСУНКУ «ПЛАН ЛАГЕРЯ АНДРЭ»

- |   |  |
|---|--|
| А. То, что найдено вокруг шлюпки                                  | Б5. Ружье  |
| А1. Брезентовая шлюпка с вещами                                   | Б6. Части одежды                                       |
| А2-3. Сани  | Б7. Стекланные бутылки                                 |
| А4-6. Канадские лыжи  | Б8. Труп Френкеля                                      |
| А7-8. Днища корзинок  | Б9. Череп  |
| А9. Ящики с патронами   | Б10. Череп   |
| А10. Мешок с фотографическими пленками                            | Б11. Спальный мешок                                    |
| А11. Бамбуковый шест  | Б12. Коробка спичек                                    |
| А12. Четыреугольная жестянка                                      | Б13. Коробка с принадлежностями для шитья и с деньгами |
| А13. Ящик с психрометром (прибор для измерения влажности воздуха) | Б14. Днище корзины                                     |
| А14. Брюки  | Б15. Походная аптечка                                  |
| А15. Шкура белого медведя   | Б16. Бумажник Френкеля                                 |
| А16. Спинной хребет тюленя  | Б17. Пила  |
| А17. Носовой платок с меткой «Н. С.»                              | В. Перед палаткой                                      |
| А18. Кусок оболочки шара с частями одежды и др. предметами        | В1. Часть кухонного аппарата                           |
| Б. Предполагаемое место палатки                                   | В2. Ящик с патронами                                   |
| Б1. Труп Андрэ  | В3. Походная аптечка                                   |
| Б2. Кастрюля  | В4. Часть человеческого скелета                        |
| Б3. Алюминиевая чашка   | В5. Лопатка  |
| Б4. Примус  | В6. Кость руки   |
|   | В7. Нога со ступней                                    |
|   | В8. Якорь  |
|   | В9. Шкура белого медведя                               |
|   | Г. Плавник (бревна, занесенные на остров морем)        |
|   | Д. Памятный знак Хорна примерно в 200 метрах от берега |

сапоги. Моряки разбросали камни. Крепко сжатый в своей ледяной могиле, лежал второй скелет. Когда его вырубili из льда, на пальце у него нашли золотое кольцо, на внутренней стороне которого было вырезано имя Стриндберга.

Останки погибших воздухоплавателей были положены в наскоро сколоченные гробы и вместе со всеми найденными вещами перевезены на борт «Братвога».

На другой день шкуна уже продолжала свой путь к Земле Франца Иосифа.

А на Белом острове, на том месте, где столько лет подряд пролежал труп Андрэ, экипаж «Братвога» сложил островерхую кучу камней. Посреди нее укрепили высокий деревянный шест. Он далеко был виден с моря. Под камнями этого памятного знака спрятана плотно закупоренная бутылка, в которой лежит записка:

На этом месте норвежская экспедиция на Землю Франца Иосифа на моторном судне «Братвог» из Олесунда под командой Педера Элиассена нашла останки шведской экспедиции Андрэ.

*Гуннар Хорн*

Белый остров.  
6 августа 1930 года.

У острова Виктории навстречу «Братвогу» попался «Тернинген», который под командой капитана Иенсена плыл в Тромсё. Через две недели весь мир уже знал о том, что произошло на Белом острове, и с нетерпением ждал возвращения «Братвога» с его скорбным грузом.

А по следам экспедиции Хорна летело уже другое судно.

27 августа из Тромсё вышла и направилась к Белому острову моторная шкуна «Исбьерн». Богатая шведская газета «Дагенс нихетер» («Новости дня») зафрахтовала <sup>1</sup> «Исбьерн» и послала на нем своего специального корреспондента, Кнута Стуббендорфа, еще раз осмотреть далекий полярный остров, ставший могилой экспедиции Андрэ. <sup>2</sup>

5 сентября «Исбьерн» уже подходил к Белому острову. Стуббендорф и его спутники высадились и тщательно обследовали место вокруг памятного знака Хорна.

С тех пор, как здесь побывал Хорн, прошел месяц. С каменистой площадки, где когда-то был лагерь Андрэ, лед почти совершенно сошел. То, что раньше таил под собою его двухметровый слой, выступило наружу. Рядом с тем местом, где был найден труп Андрэ, лежал скелет Френкеля, а возле него — промерзший спальник мешок. Лохмотья белого с голубыми каемками шерстяного одеяла покрывали останки Френкеля. Когда стали осматривать его одежду, то в кармане пиджака рядом с записной книжкой нашли уцелевшее «вечное» перо. В нем были даже чернила.

Стуббендорф и матросы с «Исбьерна» нашли еще

---

<sup>1</sup> Зафрахтовать — значит нанять.

<sup>2</sup> Журналист Стуббендорф стал известен во время поисков экипажа погибшего дирижабля «Италия» летом 1928 года.

много разных предметов снаряжения погибшей воздушной экспедиции. Но самой замечательной их находкой были металлические футляры, в которых лежали пропитанные водой, но уцелевшие катушки с фотографическими пленками.

На том месте, где были найдены скелеты Андрэ и Френкеля, удалось также обнаружить следы палатки. Невдалеке лежал череп, который, как потом выяснилось, принадлежал Андрэ.

2 сентября «Братвог» вернулся в Тромсё, а через две недели следом за ним пришел «Исбьерн». В Тромсё их ждала шведская правительственная комиссия, состоявшая из ученых. Туда приехали также племянник Андрэ, брат Стриндберга и целое сонмище журналистов со всех концов Европы и Америки.

Комиссия точно установила, кому из умерших принадлежат останки и отдельные человеческие кости, и составила подробное описание всего имущества, найденного на Белом острове. А затем три гроба были отнесены на присланную за ними канонерскую лодку «Свенсксунд» — тот самый корабль, на котором тридцать три года назад Андрэ, Стриндберг и Френкель, полные жизни и надежд, плыли к Шпицбергену. На этом же корабле они совершали свой последний путь.

«Свенсксунд» отвез их в Стокгольм. Под гром пушек, с воинскими почестями, траурное шествие двинулось по улицам шведской столицы. Стотысячная толпа на-



Вещи, найденные на Белом острове. (См. стр. 60.)



рода провожала погибших воздухоплавателей. Их отвезли в крематорий. 9 октября останки их были сожжены.

А все, что нашли на Белом острове, передали в стокгольмский музей.<sup>1</sup>

Со всяческими предосторожностями, буквально по листику дневники погибших были переложены пропускной бумагой и высушены. После этого ученые специалисты начали их восстанавливать и расшифровывать. Многие записи от времени, сырости и плесени или стерлись совсем, или же едва читались. Все же одна записная книжка Андрэ и «журнал наблюдений» Стриндберга сохранились довольно хорошо.

Затем принялись за фотографические пленки, снятые Андрэ. Несмотря на то, что они пролежали тридцать три года во льду и сырости, была надежда обработать их. Шведский фотограф Херцберг проявил чудеса терпения, остроумия и знания дела, пока ему удалось в полном смысле слова выжать изображения из пленок. Из 190 снимков только 50 оказались более или менее пригодными для обработки, и лишь 20 из них проявились настолько отчетливо, что с них можно было получить ясные отпечатки.

Уцелевшие страницы дневников и проявленные фотографии дали возможность узнать, что было с участни-

---

<sup>1</sup> Часть этих вещей изображена на странице 59. Наверху — багры, якорь, весы и охотничьи свистки. Посередине — катушки с фотографическими пленками и мешок для них. Внизу — кухонные принадлежности.

ками экспедиции Андрэ после отлета из бухты Вирго вплоть до того, как они очутились на Белом острове, где и были найдены их трупы.

## ВО ВЛАСТИ ТУМАНА И ЛЬДОВ

Туман — злейший враг летчиков. Но особенно опасны арктические туманы. В летние месяцы они висят часами, а иногда и сутками и заволакивают все непроницаемой и мокрой пеленой.

Когда 11 июля 1897 года «Орел» скрылся из глаз наблюдателей, оставшихся на Датском острове, на несущийся аэростат сразу же набежала волна холодного тумана. Мягким саваном он навалился на шар и окутал его. Далекие берега Шпицбергена, торосы внизу, недавно еще голубое небо сверху — все исчезло в однообразной серой мути. Изморось мелкими капельками покрыла гондолу и оболочку.

Мягко врезаясь в желтоватые струи тумана, воздушный шар неслышно летел на север. Кругом было тихо-тихо. Шорох гайдропов по снегу, хлопанье парусов и скрип корзины были единственными звуками среди этого вечного безмолвия. Изредка только в гондоле приглушенно раздавались человеческие голоса.

Лишь теперь воздухоплаватели почувствовали, как они утомлены предотлетным волнением, бессонными ночами, ожиданием южного ветра и тяжелой работой по снаряжению «Орла». Они по очереди забирались в свою

«каюту» и спали как убитые, а в остальное время производили научные наблюдения и делали заметки в своих записных книжках, или же, подогрев пищу в подвешенной кухне, с аппетитом закусывали. Было холодно, термометр показывал ноль градусов, и еда была единственным способом согреться.

Сильный южный ветер, который при отправлении шара, казалось, продержится долго, стал стихать, а затем переменял направление и понес шар на запад. Но гораздо хуже было то, что влага, покрывавшая оболочку шара, висела на нем тяжелым грузом и тянула его вниз. От времени до времени гондола начинала «печатать», то есть ударяла своим дном о снег, покрывавший ледяные поля. Воздухоплаватели непрерывно выбрасывали балласт и лишние вещи, но это почти не помогало. Туман продолжал окружать аэростат и все больше и больше отягчал его своей сыростью. Отяжелевший шар, едва подгоняемый слабыми порывами ветра, медленно двигался среди этой сгустившейся массы водяных паров. Вскоре после отлета воздухоплаватели надвизали оборванные гайдропы взятыми про запас канатами, но в данном положении и гайдропы и паруса были только бесполезной тяжестью.

Так прошло два дня.

В ночь на 13 июля ветер стих совершенно. Наступил полный штиль. Тринадцать часов «Орел», не двигаясь с места, простоял в воздухе на высоте тридцати метров. Однообразную тишину нескончаемого стояния преры-

вали только доносившиеся снизу выстрелы, — это трескались вечно движущиеся ледяные поля. Туман поредел, а огромный шар продолжал неподвижно висеть на одном месте. Любопытный белый медведь подошел к спускавшемуся сверху гайдропу, заревел, в ужасе шарахнулся от невиданного чудовища и пропал в тумане.

Наконец снова подул ветер. Андрэ взглянул на компас, — на этот раз аэростат летел на восток. Туман рассеялся. Выглянувшее солнце стало пригревать шар. Быстро поднявшись, он достиг высоты в 500 метров. Внизу расстилалась необозримая ледяная равнина, изрезанная черными лентами извилистых трещин.

Но навстречу «Орлу» шли новые волны тумана, и через короткое время шар опять летел в его холодной мгле. Аэростат весь покрылся инеем, канаты на нем обледенели. А самая тоненькая корочка льда, всего в миллиметр толщиной, на поверхности всей оболочки — лишняя тонна. Соединившись, туман и холод образовали фабрику льда, которая действовала с ужасающим постоянством.

Шар снова снизился. Он летел уже у самой поверхности льда, и гондола поминутно стучалась о торчащие торосы. Ее обитателей бросало взад и вперед, точно на море во время качки. Экипаж «Орла» страдал от этого морской болезнью, Андрэ сильно ушиб голову. Воздухоплаватели забирались на несущий обруч и там отдыхали от толчков и ударов гондолы.

К этому времени нижний конец оболочки смор-

щился — стало заметно, что за двое суток часть газа вышла из шара. Чтобы облегчить падающий шар, воздушные пассажиры продолжали выбрасывать все, что могло служить балластом: буйки, лишние веревки, даже продовольствие, — все было напрасно. Можно было сказать, что крылья «Орла» надломлены, и ему больше не подняться ввысь.

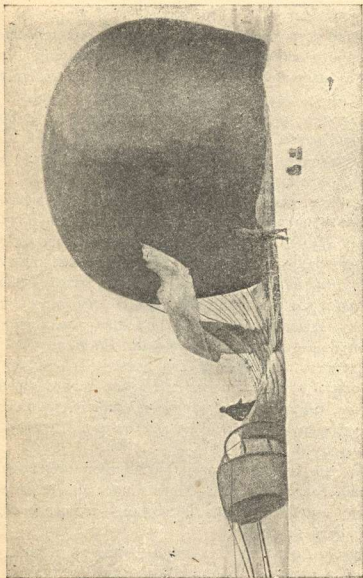
Оставалось только довершить то, что в сущности сделали уже туман и обледенение. Утром 14 июля, после шестидесяти пяти часов утомительного полета, воздухоплаватели открыли клапаны, выпустили газ из оболочки и высадились на лед.

Стриндберг произвел наблюдения. Посадка «Орла» произошла на 83-м градусе северной широты и 30-м градусе восточной долготы.

Андрэ и его спутники находились теперь почти на равном расстоянии от Шпицбергена и от Земли Франца Иосифа. В ту или в другую сторону — воздухоплавателей отделяло от твердой земли, посещаемой человеком, около 350 километров. Затерянные среди ледяных просторов, три человека были предоставлены теперь только собственным силам. Непоколебимая выдержка, воля к жизни и бодрость духа были их единственными союзниками в борьбе за жизнь.

Но куда же, однако, направить свой путь?

Перед полетом Андрэ предусмотрел, что экипаж «Орла» может оказаться в бедственном положении, и тогда ему придется искать убежища на одном из поляр-



«Орел» тотчас после спуска на лед. Снято 14 июля 1897 года, проявлено в 1930 году.



ных архипелагов. На этот случай специально посланное судно устроило два склада продовольствия: один — у северного побережья Северо-восточной Земли Шпицбергена, на одном из так называемых Семи островов, другой — у мыса Флора на земле Франца Иосифа. Посоветовавшись, путешественники решили идти к Земле Франца Иосифа.

Неделю они, набирая силы, оставались на месте спуска.

Полярная весна вступила в свои права. Температура держалась на нуле. Таяло. Лед покрывался прудами пресной воды. Стояли тихие серые дни. Моросил мелкий дождик, по временам сверху сыпалась снежная крупа. Кругом тянулись торосы, покрытые рыхлым снегом.

Андрэ и его товарищи из куска оболочки соорудили палатку. Готовясь к походу, они отбирали и укладывали нужные вещи на легкие сани. Часть голубей они выпустили с почтой во время полета. Теперь же они освободили всех остальных, и те разлетелись в разные стороны. Во время этой стоянки Андрэ застрелил первого медведя, и экспедиция запаслась на дорогу свежим мясом.

Всего на каждого члена экспедиции пришлось до 200 килограммов груза. Везти тяжелую брезентовую шлюпку выпало на долю Френкеля — самого молодого и сильного из троих.

22 июля Андрэ и его спутники стали на лыжи и тронулись в путь по ледяным полям.



Участники экспедиции тащат сани со шлюпкой через торосы.  
Снимок сделан посредством самозащелкивающегося аппарата; проявлен в 1930 году.

Путешественникам пришлось тащить тяжело нагруженные сани через бесчисленные ледяные глыбы, бугры и торосы, из которых самые маленькие были высотой в человеческий рост. Лед во всех направлениях прорезали огромные полыньи и непроходимые трещины. Для того чтобы миновать их, приходилось делать большие обходы, и мучительная дорога становилась еще длиннее. Несколько раз сани проваливались в ямы, наполненные водою, и, когда экспедиция останавливалась на ночлег, приходилось сушить подмокшие вещи.

Так шли они пять дней, а приблизиться к Земле Франца Иосифа им удалось всего только на несколько километров.

27 июля уставшие пешеходы остановились на дневку. Здесь они решают облегчить поклажу на санях и, скрепя сердце, бросают часть вещей. Теперь каждый повезет на себе не по 200, а только по 130 килограммов груза. В свежем мясе недостатка нет. На этой остановке Стриндберг и Френкель тоже убили по медведю. Путники хорошенько выспались в своем общем спальном мешке, основательно подкрепились, настроение их улучшилось. С новыми силами они двинулись дальше.

Дорога попрежнему ужасна. Полярное лето делает ее еще более непроходимой. В один из дней путникам пришлось обойти четырнадцать больших озер, образовавшихся на льду.

Но самое страшное для Андрея и его спутников было то, что лед, по которому они пробирались, дрейфовал, — морское течение относило его в другую сторону. По колена в снегу группа Андрея медленно двигалась на юго-восток, к Земле Франца Иосифа, а могучий ледяной дрейф увлекал группу на юго-запад.

Экспедиция проходила в день в среднем от пяти до семи километров. Но случались особенно трудные дни, когда ей удавалось продвинуться всего на один-два километра.

Путники шли уже две недели. К 4 августа было сделано всего около 70 километров. До Земли Франца Иосифа оставалось еще четыре пятых пути, а много сил уже ушло на перевозку тяжелой поклажи и особенно на борьбу с дрейфующим льдом. Измученные люди махнули рукой на недостижимую Землю Франца Иосифа и двинулись по направлению дрейфа. Они надеялись, что он поможет им добраться до Семи островов, где был устроен второй склад продовольствия.

А пока надо было беречь тот небольшой запас провианта, который они тащили за собой. Черствый хлеб шел к концу, мясные и овощные консервы должны были оставаться неприкосновенным запасом на случай зимовки. Такие драгоценности, как шоколад, печенье, сахар и сгущенное молоко, также надо было растянуть на возможно долгий срок. Главным питанием при тяжелом труде на холоде были, конечно, свежее мясо и жир.

Но в начале августа медведи куда-то исчезли и не попадались навстречу экспедиции, а тюлени не подпускали к себе на ружейный выстрел и при появлении человека быстро соскальзывали в воду.

13 августа путешественники позавтракали последним куском медвежатины. Крупные капли дождя уныло шлепали по шелковой крыше палатки, на которой еще блестели остатки когда-то покрывавшего ее лака. Молча свернули лагерь; и, понутив головы, путники покинули свою ночную стоянку.

Андрэ попытался развеселить своих товарищей:

— Пропали наши ходячие мясные лавки. Это даже невежливо со стороны господ медведей, — пошутил он. И тут же прибавил: — А, ведь, представьте, ночью мне показалось, или это было на самом деле, но кто-то ходил вокруг палатки и тяжело дышал.

В это время Стриндберг вытягивал свои сани из канавы во льду. Выбравшись на твердое место, он обернулся и вдруг вскрикнул как ужаленный:

— Медведи!

На торосе, в сотне шагов, неподвижно стояли три белых медведя — один крупный, два помельче — и глядели им вслед. Схватив ружья, люди бросились вслед за медведями, а те вперевалку стали быстро уходить от своих преследователей. Несколько метких выстрелов прикончили зверей. Это была медведица с двумя медвежатами. Охотники сняли с них сорок два килограмма превосходного мяса. Этот запас обеспечивал экспеди-



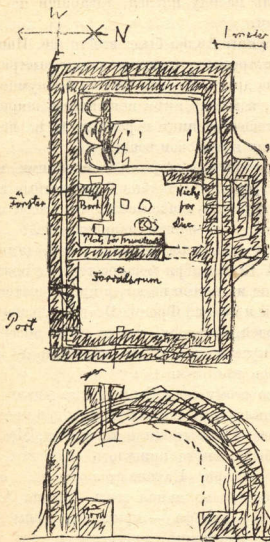
Френкель и Стриндберг над убитым медведем во время перехода по льдам. Пленка проявлена через 33 года.



цию на три недели. Кроме того, замесив медвежью кровь и жир с мукой, путешественники нажарили на примусе лепешек, они, хоть и не совсем удачно, заменили им хлеб. А из медвежьего мяса варили суп. Вместо зелени в суп клали водоросли, которые находили на льду.

Чтобы восстанавливать силы, надо было много есть, но непривычный желудок с трудом воспринимал эту неудобоваримую пищу, — путники сильно страдали от поноса. Тяжело передвигая ноги, стойкие люди все же шли вперед. Не переставая, они вели научные наблюдения, следили за погодой и льдами, собирали пробы почвы, которую льды всегда уносят с берегов, делали записи в своих дневниках. А на остановках Стриндберг писал даже письма своей невесте. Он хотел ото-слать их, как только доберется до первого населенного пункта.

С тех пор как было взято новое направление, прошел месяц. 31 августа незаходящее летнее солнце в первый раз коснулось горизонта. Становилось холоднее. Температура упала до четырех градусов ниже нуля. Андрэ и его спутники стремились теперь добраться до Северо-восточной Земли Шпицбергена, но на этот раз дрейф неизменно отбрасывал их к востоку. Они были утомлены до последней крайности полуторамесячным передвижением по дрейфующему льду. От поноса они избавились, но на них обрушилась новая беда: у Френкеля сапог натер ногу, и на ней образовался на-



План ледяной хижинки (наверху) и ее разрез (внизу).  
Рисунок найден в записной книжке Стриндберга.

рыв. Френкель насилу плелся, товарищи по очереди везли его сани.

На пути группы Андрэ было все то же. Иногда ледяные поля с треском, напоминающим выстрелы, набегали друг на друга. Иногда же они бесшумно расходились врозь, и между ними появлялись широкие полыньи, — путешественники переплывали их на шлюпки и перевозили в ней свои вещи.

А льды, подгоняемые ветрами и течениями, все продолжали дрейфовать. И только бесстрастные астрономические инструменты показывали, что массы льда незаметно движутся и меняют направление.

Сначала они двигались на юго-запад, потом — на юго-восток. А 12 сентября мощное течение подхватило льды и понесло их прямо на юг, в пространство между Шпицбергом и Землей Франца Иосифа. Ледяные поля уносили и людей, нашедших приют на их поверхности. Все усилия путешественников добраться до твердой земли остались тщетными.

Вдобавок ко всему сани Стриндберга упали в воду, и у него вымокло продовольствие, а Андрэ провалился в полынью сам. Его вытащили товарищи. Медведей и тюленей не было, снова пришлось сократить пайки.

Середина сентября. Начинаются осенние штормы, близится страшная полярная зима. Группа Андрэ во власти ледяного дрейфа, — приходится зимовать на льду. Люди совершенно изнурены и еле таскают ноги. Одежда у них изнасилась и слишком легка для

предстоящих жестоких морозов, сани едва держатся. Но путешественники не теряют бодрости духа и начинают строить хижину из льда — так, как это делают эскимосы.

За пять дней группу Андрэ снесло к югу на 135 километров. Было 17 сентября. В этот день холодное негреющее солнце выглянуло из тумана и осветило ледяные просторы, — впереди перед путниками расстилась земля. Секстант, хронометр и карта мигом очутились в их руках. Через несколько минут они уже знали, что это — Белый остров.

Низко стоящее солнце освещало остров сбоку, и его плоский сверкающий купол казался издали прозрачным. Остров был окружен стеною обрывающихся в море ледников и казался совершенно неприступным. Незачем было идти к нему, и путешественники продолжали строить свою хижину на льдине.

Все трое собирали глыбы льда, складывали из них стены и поливали их водою. Мороз доходил уже до шести градусов, и вскоре под действием подобного «цемента» ледяные «кирпичи» смерзлись в одно целое. Таким же способом над хижинкой вывели полукруглый свод. Хижина была прямоугольной и имела в длину  $5\frac{3}{4}$ , а в ширину —  $3\frac{1}{2}$  метра. Две внутренние поперечные стенки делили ее на три части, или «комнаты». В одной из длинных сторон прямоугольника был вход, который вел в «кладовую», она же служила одновременно и сенями. Оттуда попадали в «столовую». Там,

можно сказать, были «все удобства»: окно, ниши в стенах — для вещей, и даже стол. Третье помещение было «спальной», — весь его ледяной пол был занят спальным мешком на троих.

С того момента, как отважные исследователи впервые увидели Белый остров, им как будто повезло. На следующий день Андрэ посчастливилось застрелить тюленя. А затем не проходило дня, чтобы охота не приносила им тюленя или медведя. К концу сентября в кладовой ледяного дома скопился полугодовой запас мяса.

Наступила полярная зима. Температура быстро падала и стояла уже на десять градусов ниже нуля. 28 сентября Андрэ со своими товарищами «переехал» в новое жилище. А их льдина, не двигаясь ни взад ни вперед, так и застряла в нескольких километрах от Белого острова.

Но счастье, улыбнувшееся наконец смелым путешественникам, было непродолжительно. Под утро 2 октября они проснулись от страшного грохота. Их льдина не выдержала напора окружающих ледяных полей и раскололась. Большая трещина проходила как раз под хижинкой. Одна из ее стен уже не подпирала крыши, а висела над водой, и не рухнула только потому, что крепко смерзлась с крышей. На льдинах и в воде между ними плавали припасы и снаряжение экспедиции.

Но даже и здесь герои не пали духом. Они бросаются спасать то, что еще можно спасти. В этот роковой для них день Андрэ записывает в своем дневнике:

«С такими товарищами можно выпутаться из беды при каких угодно обстоятельствах».

На этих словах первый дневник Андрэ обрывается. Второй же дневник настолько истлел, что в нем почти ничего нельзя разобрать. Установлено лишь, что Андрэ вел его только до 7 октября.

Из записей Стриндберга мы узнаем, что после катастрофы 2 октября смельчаки еще одну ночь провели в своей хижине, которая каждую минуту грозила обрушиться и похоронить их под собой. Затем они стали пробираться на юго-западную оконечность острова, где заметили плоский берег. К 5 октября они уже перевезли на остров все свои пожитки. 7 октября Стриндберг записал, что накануне разразилась жестокая снежная буря. Она, повидимому, окончательно надломила силы самоотверженных ученых, и без того уже истраченные в непосильной борьбе с Арктикой.

После этого дня записи Стриндберга также прекращаются, и только против 17 октября в его карманном календаре можно разобрать одно слово:

«Домой...»

Что же было между 7 и 17 октября? О каком возвращении д о м о й говорит эта последняя запись? Отчего же все-таки погибли путешественники?

Едва ли кто сможет когда-нибудь ответить на эти вопросы. Одно можно сказать: их смерть наступила не от голода, — в лагере Андрэ найдено много уцелевших коробок с консервами. Ружья и патроны также были



целы, — значит, запасы продовольствия можно было пополнять охотой. Расположение трупов показывает, что Стриндберг умер первый и был похоронен своими товарищами. Что же касается Андрэ и Френкеля, скелеты которых лежали рядом, то предполагают, что они уснули и замерзли во сне.

Но когда же это произошло? И надолго ли Андрэ и Френкель пережили своего друга?

На это мы никогда не получим ответа. Последние часы умирающих героев остались скрытыми от людей, и повесть об их угасании во льдах и во мраке полярной ночи до нас не дошла.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С тех пор прошло тридцать семь лет. Многое успело за это время перемениться. В те годы ученые делали в своих лабораториях только первые робкие опыты беспроволочной передачи электрической энергии на большие расстояния. А теперь радио стало таким же обиходным предметом, как велосипед или швейная машина. Радиотелеграф устанавливают даже на мелких промысловых судах. Что же касается воздушных кораблей, то без радиоаппарата их немислимо теперь и представить.

Сейчас радиосвязь поддерживается на любых расстояниях. Я не могу забыть, как летней ночью 1929 года я и еще два-три товарища, сгрудившись за спиной радиста, не спускали глаз с кончика его карандаша, который скрипя бегал по бумаге. Дело происходило в

Ленинграде, в редакции «Красной газеты». Ее маленькая коротковолновая станция в ночные часы принимала сообщения с германского дирижабля «Граф Цеппелин», который совершал тогда свой исторический кругосветный перелет. Это были необыкновенные минуты. Воздушный корабль мчался над беспредельной водной равниной Тихого океана со скоростью ста двадцати километров в час, а мы, находясь в десятках тысяч километров от дирижабля, знали, что делают в данный момент его пассажиры и экипаж.

«Под нами плывет кит. Он пускает струю воды» — передавали с «Цеппелина». И в тот же миг наш радиист заносил это известие на бумагу.

Сотни пароходов, бороздящих Тихий океан, были связаны с дирижаблем по радио. И если бы воздушный корабль подал сигнал бедствия, ближайшие из них тотчас бросились бы к нему на помощь.

Андрэ и его спутники погибли недалеко от того места, где через тридцать один год ледокол «Красин» снял со льдины группу Нобиле. Как известно, дирижабль «Италия», возвращаясь из полета к северному полюсу, погиб во время бури у берегов Северо-восточной Земли. Часть его экипажа с начальником экспедиции Нобиле спаслась только благодаря своей походной радиостанции. Радиоаппарат остался цел во время крушения дирижабля, и группа Нобиле смогла дать знать о своем бедственном положении.

Будь на «Орле» радиопередатчик, возможно, что мир

не потерял бы тогда трех выдающихся деятелей науки.

Но тридцать семь лет назад техника не знала еще радио. Не знали тогда самолетов и дирижаблей, которые стали теперь почти обычным средством сообщения, как железная дорога или пароход.

Андрэ, Стриндберг и Френкель заплатили жизнью за свою смелую попытку достичь полюса на неуправляемом аэростате. Во время изнурительного полета на обледеневшем «Орле» Андрэ точно предчувствовал, что их ждет трагический конец. И он занес в свой дневник следующие слова: «Сочтут ли нас сумасшедшими или последуют нашему примеру?»

Три мученика науки не получили ответа на этот вопрос, — они погибли. Но воодушевлявшая их идея не умерла. В своем начинании Андрэ оказался прав, — люди последовали его примеру. Арктику завоевывают по воздуху и именно так, как мечтал Андрэ, — на управляемом летательном аппарате. Но делают это не на слабосильных воздушных шарах с парусами, а на мощных самолетах и дирижаблях.

В 1926 году американец Берд долетает на самолете до северного полюса и благополучно возвращается к месту своего старта на Шпицбергене.

В том же году Амундсен на дирижабле «Норвегия» пересекает полярный бассейн от Шпицбергена до Аляски и по дороге сбрасывает три флага на северный полюс.

А через два года самолет американца Уилькинса проделывает тот же путь, что и «Норвегия», но только в

обратном направлении. Уилькинс пролетает, можно сказать, «рядом» с полюсом.

И хотя экспедиция Нобиле 1928 года окончилась катастрофой, все же его дирижабль «Италия» успел до крушения побывать над северным полюсом.

Проходит еще год, и самолет Берда снова кружит над полюсом — на этот раз над южным.

То, к чему стремился Андра, достигнуто: над обоими полюсами уже несколько раз проносились воздушные корабли, направляемые рукой человека.

Андра положил начало завоеванию Арктики по воздуху, но он же начал собою длинный список воздушных героев, павших в борьбе с Севером. Достаточно назвать имена Амундсена, Мальмгрена, американских летчиков Эйельсона и Борланда, советских — Кальвицы и Порцеля и многих других, чтобы вспомнить, какие тяжелые потери следуют за каждым шагом наступления на неприступную ледяную крепость, окружающую полюс.

Жертвы эти не останавливают человека. Техника движется вперед гигантскими шагами и с каждым годом дает в его руки все новое и новое оружие. Наступление продолжается и будет продолжаться.

В июле 1931 года «Граф Цеппелин» летал для изучения Арктики по маршруту: Фридрихсгафен — Берлин — Ленинград — Архангельск — Земля Франца Иосифа — Северная Земля и обратно. Колоссальный путь в 13 тысяч километров дирижабль покрыл в 110 часов.

Этот полет показал, что для хорошо оборудованного

воздушного корабля с подготовленным экипажем дорога в полярные страны открыта. Для человека, вооруженного современной техникой, нет препятствий, нет недоступных мест на земле.

Арктический полет «Графа Цеппелина» — новый блестящий успех воздухоплавательной техники. Эту технику мы должны не только догнать, но и перегнать.

На нашем Севере много леса, пушного и морского зверя, рыбы, апатита, угля, металлов вплоть до золота и платины. Велики богатства советского Севера, но велики и его пространства.

Советский Союз граничит с Северным Ледовитым океаном на протяжении 18 тысяч километров. Это вдвое больше расстояния от Ленинграда до Владивостока. Прав был один полярный исследователь, когда говорил, что наша страна «своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан». Перед этим бесконечным фасадом, среди вечных льдов советского сектора Арктики разбросано множество больших и малых островов.

Без самолетов и дирижаблей овладеть этими бескрайними просторами невозможно. Уже десять лет наши самолеты работают на дальнем Севере. Они разведывают льды перед проходящими судами, перевозят людей, почту, меха и другие ценные грузы. В борьбе с Арктикой самолет стал верным оружием человека. В этой борьбе наши летчики: Чухновский, Бабушкин, Слепнев, Галышев, Левоневский и другие завоевали советской полярной авиации мировую славу.

Очередь теперь за советскими дирижаблями.

У Советского Союза уже есть небольшие учебные дирижабли, а сейчас строятся настоящие воздушные гиганты.

Есть план покрыть советский Север десятками тысяч километров воздушных путей. Постепенно этот план выполняется. Огромные области нашей страны, ее глухие и недоступные районы связываются с социалистическими центрами, со строительством, с культурой.

Самолеты уже обслуживают эти воздушные линии, скоро к ним присоединятся и дирижабли. В деле овладения нашим богатейшим Севером и те и другие сыграют не последнюю роль.

Мы живем также накануне того времени, когда благодаря успехам воздухоплавания, авиации, метеорологии и радиосвязи трансполярная воздушная линия окажется кратчайшей и удобнейшей дорогой из Европы в Америку. И воздушные корабли, как ни в чем не бывало, станут пролетать над «недоступнейшей точкой земного шара» — северным полюсом.

Но и тогда люди будут вспоминать Андре́, Стриндберга и Френкеля. Они первые начали завоевание Арктики по воздуху, но смелый полет стоил им жизни.

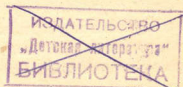
И этот полет первых полярных воздухоплавателей, их храбрость, энергия и твердость воли не забудутся никогда.



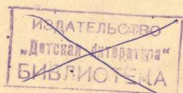


## СОДЕРЖАНИЕ

Рассказ капитана . . . . .	3
На полюс по воздуху . . . . .	7
«Орел» . . . . .	25
Шар готов . . . . .	22
Бухта Вирго . . . . .	29
Загадка Андре . . . . .	39
На Белом острове . . . . .	47
Во власти тумана и льдов . . . . .	61
Заключение . . . . .	78



~~489~~



100 =

~~45 коп.~~

