

А. ГАУЭРМАН

НА ПОЛЮС

ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО

„ВОКРУГ СВЕТА“

ЛЕНИНГРАД—1928

A. Hauerman
Zum Pol

Тип. „Красной Газеты“ им. Володарского, Ленинград, Фонтанка, 57.

Ленинградский Областлит № 15450. Зак. № 3823. Тираж 60.000 экз

На полюс!

Первые попытки.

Стремление разгадать тайны земли, стремление пробраться в еще неисследованные области уже в древности было присуще культурным народам. Еще за тысячу лет до начала нашей эры финикияне, отважнейшие мореплаватели того времени, доходили до Норвегии и поддерживали оживленный товарообмен с норманскими колониями. Они исследовали также побережье Восточной Пруссии, откуда привозили весьма дорого ценившийся янтарь. Однако, мы не знаем, удалось ли им во время этих отважных плаваний добраться до Полярной области и ознакомиться с характером Арктики.

Зато мы знаем, что в четвертом столетии до нашей эры некий марсельский грек, по имени Пифей, веривший, подобно своему современнику Аристотелю, что земля имеет форму шара, отправился для точной проверки этой теории в далекое плавание, при чем ему удалось, минуя Исландию, добраться до побережья Гренландии.

Там его охватил ужас. Для него, южанина, никогда не видавшего снега, безмерные снежные пустыни, расстилавшиеся перед кораблем, были неразрешимой загадкой. Стихии бушевали. Туманы и снег мешали видеть море и небо. Жизнь, казалось, замерла. Он решил: если здесь живут люди, то они должны обладать крыльями, ибо как же иначе они могут продвигаться среди этой страшной бури, под рев разбушевавшейся снежной вьюги. И Пифей Марсельский повернул обратно. Несмотря на

это, приходится признать, что его путешествие принадлежит к наиболее замечательным подвигам мореходцев древности.

Более основательные сведения о свойствах Полярной области имели викинги, которые во время своих полных приключениях поездок добрались до Гренландии, где они основали ряд населенных пунктов. Кстати, они за 200 лет до Колумба открыли Америку. Вскоре в Европу дошли первые сведения о сказочных богатствах Индии и Китая. Началась безумная погоня за золотом и редкими пряностями. И вот, в 1553 году, капитан английской службы, итальянец Себастьян Кабот отправился на трех парусниках в путь, лелея смелую мысль пробраться возможно дальше на север, чтобы таким образом найти кратчайший путь в Китай и Индию и вместе с тем открыть для английской торговли русский Восток. При этом он предполагал, если ему не удастся добраться до Китая, по крайней мере исследовать устья сибирских рек и по этим рекам проникнуть в глубь Сибири.

Однако, экспедицию преследовали несчастья. Еще на побережьи Норвегии ей пришлось перенести страшную бурю, рассеявшую маленькую эскадру. Только одному судну удалось после ряда тяжелых испытаний счастливо добраться до родного порта. Два других корабля отнесло к северному побережью Западной Сибири, где они были раздавлены ледяными глыбами. Экипаж, не привыкший к страшным полярным морозам, погиб.

Много лет спустя был найден корабельный журнал одного из погибших судов. По данным этого журнала удалось установить, что погибшая экспедиция во время своих скитаний посетила также Новую Землю. Этот факт имел огромное значение для дальнейшего исследования Арктики и для последующих полярных экспедиций.



Однако, как же обстояло дело с северным путем в Китай?

Голландия, находившаяся в то время в самом расцвете своих сил и обладавшая прекрасным флотом, вела ожесточенную борьбу со своими конкурентами — Испанией и Португалией. Для голландских судов торговый путь к сказочным богатствам Индии находился под постоянной угрозой. Враги часто захватывали голландские суда, и это, естественно, возбудило в голландцах желание найти более короткий и менее опасный путь к богатствам Дальнего Востока.

С целью открыть этот путь, четыре голландских корабля в 1594 г. отплыли из Голландии в северо-восточном направлении. Погода благоприятствовала им. Два корабля сравнительно легко добрались до Новой Земли и открыли ряд неизвестных островов. Остальным судам удалось пробраться в Карское море и на западном побережии Сибири познакомиться с туземным населением этих мест — самоедами. Однако, еще до наступления зимы экспедиция собралась в обратный путь и благополучно вернулась на родину, с торжеством встретившую отважных мореплавателей.

Амстердамские купцы полагали, что открытие новой народности и неисследованных областей оживит их торговые операции. Кроме того, они были убеждены, что на побережии Ледовитого океана можно обнаружить залежи золота. Поэтому они решили отправить на север вторую экспедицию. Экспедиция вернулась и привезла огромный груз блестящих камней. Правда, при ближайшем осмотре, эти мнимые драгоценности оказались самым обыкновенным кварцем.

Однако, голландцы не унывали, и в 1596 г. в путь отправилась третья экспедиция. Экспедиция состояла на этот раз лишь из двух судов и находилась под командованием Баренца и Рейпа. Суда взяли курс на крайний север и вскоре натолкнулись на неизвестный

до тех пор остров, который они, вследствие изобилия на нем мысов и острых скал, называли Шпицберген¹⁾. Относительно дальнейшего пути экспедиции между Баренцом и Рейпом возникли разногласия. Рейп предлагал идти вперед, не меняя курса, тогда как Баренц предлагал держать более восточный курс. Разгневанный и упрямый Рейп после этого отказался продолжать путь и повернул обратно, тогда как Баренц направился в сторону Новой Земли.

В августе 1596 г. ему удалось обогнуть с севера Сибирские острова. Однако, вскоре перед ним оказался непроходимый пояс льда. Началась бесконечная и утомительная борьба со льдом. Эта борьба, конечно, тяжело отразилась на состоянии судна. Обратный путь тоже оказался закрытым. Течение гнало на корабль огромные глыбы льда, грозившие ежеминутно раздавить судно.

После длительной и безуспешной борьбы со льдом, Баренц решил покинуть корабль и попытаться перезимовать на северном побережье Новой Земли. Экипажу удалось кое-как соорудить довольно жалкую хижину. Экспедицию ждала долгая и страшная полярная ночь. В постоянной борьбе с медведями и глыбами пловучего льда им приходилось перетаскивать наиболее необходимые предметы с корабля на землю. Чтобы отойти на несколько метров от хижины люди были вынуждены ползти на четвереньках: настолько сильна была буря. Кроме того, стоял страшный холод — свыше 50 градусов.

Запасы продовольствия были крайне ограничены. К счастью, удалось убить несколько медведей и таким образом увеличить запас продовольствия. Почти никто

¹⁾ По-голландски и по-немецки Spitze означает острие, а Berg — гора, таким образом, Шпицберген в буквальном переводе означает „острогорье“

не рисковал выходить из хижины. Одежда примерзла к телу и совершенно утратила гибкость. Стены хижины были покрыты толстым слоем льда. Путешественники считали себя уже погибшими. Никто не верил в возможность спасения. Когда окончится зима, когда прекратится эта бесконечная ночь?

Никто этого не знал. Но вот, в феврале на далеком горизонте показались первые, еще слабые, полосы света. Появилось солнце, неся с собой жизнь и пробуждая утраченную было надежду. Медведи, проснувшиеся от зимней спячки, снова начали бродить вокруг хижины. Опять удалось убить некоторых из них и этим внести хоть некоторое разнообразие в скудное питание.

Вскоре лед тронулся. Поплыли тяжелые ледяные глыбы, стали образовываться полыньи. Однако, корабль был приведен в полную негодность. Ледяные глыбы почти совсем раздавили его. К счастью, удалось спасти две шлюпки и оборудовать их для дальнейшего пути. Пробираясь по узким каналам, рискуя все время быть раздавленным пловучим льдом, Баренц стал искать обратный путь в открытое море.

Первая зимовка в полярных льдах.

Когда в сентябре 1871 г. норвежская экспедиция под командой капитана Карлсена бросила якорь около самой северной точки Новой Земли, она, к большому своему удивлению, обнаружила на берегу некую новую Помпею. Это были остатки зимней стоянки голландского мореплавателя Баренца — сколоченная из сосновых досок хижина длиной в 10 и шириною в 7 метров. Внутри хижины было обнаружено довольно много хорошо сохранившихся предметов: старинные ружья, алебарды, копья, точильные камни, горшки, светильники, настольные часы, флейта, колокол и несколько книг, в числе которых оказался также хорошо сохранившийся экземпляр голландской книги с описанием Китая.

Голландская экспедиция хотела найти путь в Китай и Индию. И если лед помешал ей выполнить этот план, то это нисколько не преуменьшает заслуг экспедиции. Прежде чем говорить о дальнейшей судьбе отважных исследователей, скажем еще несколько слов о их зимней стоянке.

После того, как экспедиция построила хижину, в качестве первых посетителей появились белые медведи. Они отнюдь не питали каких-либо враждебных намерений, а просто пришли посмотреть на странных пришельцев. Быть может, они думали, что это — новая порода рыб, которая даст им более сытную и более жирную пищу. Матросы, стоявшие настраже, пытались прогнать медведей ружейными выстрелами и звуками трубы. Однако, огромные животные нисколько не испугались шума. Напротив, они спокойно направились к кораблю и принялись невозмутимо уничтожать бочку с мясом, которую они опустошили в течение нескольких минут. При этом удалось убить одного медведя. Так как, однако, путешественники полагали, что медвежatina ядовита, то убитое животное было выпотрошено и затем снова поставлено на все четыре лапы, дабы оно замерзло и могло бы в таком виде, в качестве ценного трофея, быть привезено обратно в Голландию.

Уже в середине сентября вся водная поверхность покрылась довольно толстым слоем льда. Стоял такой страшный холод, что у плотников, строивших хижину и державших по привычке гвозди во рту, последние примерзали к губам.

В конце октября удалось, наконец, перенести с корабля все нужные вещи на место стоянки. Солнце появлялось на горизонте все реже и реже. Наступила полярная ночь. Теперь, наряду с медведями, перед хижинкой появились другие любопытные гости — лисицы. Множество из них удалось убить. Их мясо нравилось голландцам больше, чем медвежatina.

Голландцы не догадались убить моржа и использовать его жир. Зато они научились, по крайней мере, пользоваться убитыми медведями. Они пользовались медвежьим жиром для лампы, которая, однако, так сильно воняла, что почти невозможно было оставаться в хижине.

К счастью, среди путешественников был врач, который всячески наблюдал за состоянием здоровья экипажа. С корабля была захвачена пустая бочка из-под вина, и благодаря этому удавалось от поры до времени принимать в ней горячую ванну. Хуже всего обстояло с напитками. Находившийся на корабле запас пива испортился, вина было очень мало. Чтобы получить воду, приходилось растапливать снег. В декабре стало так холодно, что даже часы остановились, и пришлось устроить песочные часы, чтобы не сбиться со счета дней. Хижину совершенно занесло снегом. Однако, путешественники надеялись, что в конце декабря зима пойдет на убыль и вскоре снова появится солнце.

Погода переменилась лишь в марте. Лед тронулся. Наступило самое трудное время. С северо-востока подул сильный ветер, началась снежная буря. Глыбы льда налетали друг на друга и, нагромождаясь, образовывали целые горы. Воздух гудел от шума сталкивающихся и трескающихся льдин. Казалось, наступило светопреставление. Число больных все увеличивалось. Главным способом лечения было обкладывание больных горячими камнями. Однако, это становилось все труднее, потому что почти не было топлива. Единственным способом согреться были бег и прыжки. Многие до того замерзли, что не могли стоять на ногах.

Лишь в мае оказалось возможным покинуть хижину и начать готовиться к обратному путешествию в Голландию. Наиболее трудной была доставка шлюпок к воде. При помощи топоров и лопат приходилось с нечеловеческими усилиями прокладывать ровный путь

среди льдин, чтобы можно было спустить шлюпки на воду. На особо изготовленных санях больные были перевезены из зимней стоянки к месту отправки. Баренц составил документ и положил его в металлический сосуд, дабы, на случай гибели экспедиции, дальнейшие исследователи могли сообщить миру о ее героической борьбе.

14 июня 1597 г. обе шлюпки двинулись в западном направлении от того места, где экспедиция провела 10 кошмарных месяцев. Однако, впереди их ждали еще большие ужасы. Борьба с пловучим льдом была во-стократ хуже, чем зимовка на восточном побережье одного из сибирских островов. От усталых, больных, ослабленных долгим голодом людей требовались нечеловеческие усилия. Первым погиб Баренц. Он заболел и умер. Вскоре за ним последовали еще два матроса.

Много недель длилась борьба со стихией. Каждую минуту казалось, что лодки будут раздавлены могучим напором льда, и, чтобы избежать гибели, постоянно приходилось вытаскивать их из воды. Столь драгоценный в этих условиях багаж пришлось выкинуть. Одежды, чтобы защититься от холода и воды, почти не было.

Лишь через 3 месяца путешественники достигли побережья Белого моря. Это были не люди, а скорее—ходячие скелеты. На Кольском полуострове они набрали на несколько самоедских юрт, а впоследствии на охотников, благодаря великодушной помощи которых они постепенно поправились и набрались новых сил. Однажды, когда они грустно обсуждали свое тяжелое положение и гозорили о возвращении на родину как о чем-то невозможном, они получили радостное известие. Недалеко от берега появился голландский корабль: Рейп, вернувшийся минувшей осенью в Голландию, оказывается, снова отправился в путь, чтобы разыскать покинутых товарищей.

Возвращение мужественных исследователей на родину напоминало триумфальное шествие. Весь мир восхвалял их отвагу и выдержку, внимая их страшным рассказам о пережитом среди полярных льдов. Тяжелые испытания, выпавшие на долю Баренца и его товарищей, оказались не напрасными. Сокровищница человеческих знаний обогатилась ценными сведениями об Арктике.

К дальнейшему изучению Новой Земли было приступлено лишь в XIX столетии. Оказалось, что южная часть острова в течение короткого полярного лета покрывается довольно значительной растительностью. Кроме того, было обнаружено много неизвестных до того пород птиц и установлено, что на острове имеются возвышения до 1100 метров, и всюду заметны следы вулканической деятельности.

Проживающие на южной оконечности острова самоеды оказались народом монгольского происхождения. При наступлении зимы они обычно покидают остров и направляются на материк, так как там условия для зимовки гораздо более благоприятны. На восточной стороне острова удалось летом обнаружить большое количество пловучего дерева, которое, повидимому, шло из рек Восточной Сибири и затем относилось течением на запад. Это был очень важный факт, и именно он внушил Нансену мысль в 90-х г.г. XIX века отправиться на своем „Фраме“ к крайней оконечности Сибири с тем, чтобы оттуда течение и пловучие льды, которые движутся и зимою, отнесли его к Северному полюсу.

Этот смелый и широко задуманный план подтвердил теорию Нансена о существовании морского течения, передвигающего лед в Ледовитом океане, и если Нансену не удалось во время своего путешествия добраться до Северного полюса, то все-таки именно его экспедиция дала наиболее серьезные, наиболее проверенные и наиболее существенные сведения о свойствах

Арктики. О фантастическом путешествии „Фрама“ и о борьбе Нансена со льдами и полярной ночью мы расскажем впоследствии.

Экспедиция Гудзона.

Неудачи, постигшие предыдущих полярных исследователей, не испугали английских и голландских купцов. Они решили и впредь отправлять экспедиции для обнаружения северного пути в Китай и Индию. Особенно англичане в начале XVII столетия обещали себе золотые горы, если им удастся найти кратчайший путь на Дальний Восток. После ряда богатых приключениями экспедиций, которые, однако, никогда не доходили выше побережья Шпицбергена и западной Гренландии, наконец, в 1606 г., появился новый отважный исследователь по имени Гудзон и заявил о своей готовности найти кратчайший морской путь.

Некое англо-русское торговое общество предоставило ему деньги и судно. Корабль имел всего 80 тонн водоизмещения и 12 человек экипажа. Уже в конце апреля 1606 г. Гудзон покидает лондонский порт и держит курс на север, прямо к полюсу, твердо решившись не возвращаться, пока он не найдет путь в Индию и Китай. Уже в середине июня мы встречаем его на восточном побережье Гренландии. Он стремится к Шпицбергену, доходит до неисследованного еще северо-западного побережья острова и, наконец, в дальнейшем достигает 82 градуса сев. широты. Успех, для того времени совершенно исключительный! До Гудзона еще ни один исследователь не заходил так далеко. Однако, непроходимый пояс льда закрыл ему дальнейший путь.

Гудзон вернулся обратно. Экспедиция только разожгла в нем отвагу, и он отнюдь не чувствовал себя побежденным. Уже весной 1607 г. мы его снова застаем

в пути, который на этот раз приводит его к Новой Земле. Он твердо надеется, что ему удастся пересечь Карское море и достигнуть хотя бы устья Оби. Но он опять вынужден повернуть обратно и направиться на родину, так как экипаж, доведенный до отчаяния всякого рода лишениями, грозит восстанием и не желает подчиняться приказаниям капитана. Вторая неудача пугает английских купцов, и они отказываются дать средства для третьей экспедиции. Гудзон тотчас же направляется в Голландию, просит там поддержки для экспедиции и получает нужные средства для третьей попытки. В феврале 1608 г. он снова находится у Карского моря. Однако, желанный прорыв на восток опять не удается. Экипаж снова отказывается повиноваться. Гудзон снова вынужден повернуть руль. Но, при этом ему приходит мысль объехать Гренландию и таким образом найти хотя бы северо-западный путь.

Экипаж, однако, замечает уловку Гудзона и настаивает, чтобы он взял южный курс. Таким образом, Гудзон случайно попадает в прибрежные воды Америки и доходит до устья реки, которой с тех пор было суждено носить его имя—к реке Гудзон. Это открытие побуждает его продолжать путешествие. Но снова вспыхивает мятеж на корабле. В декабре 1608 г. корабль возвращается в Голландию. При этом, правда, не удалось открыть морской путь в Ост-Индию, но зато удалось собрать весьма ценные сведения о группе островов, расположенных в Арктике.

Голландские купцы оказываются более смелыми, чем английские. Они снова обеспечивают поддержку отважному путешественнику. На этот раз Гудзон собирается достичь своей цели, минуя Гренландию в северо-западном направлении. После многонедельного и крайне трудного путешествия он, наконец, опять видит перед собою большое водное пространство, не покрытое льдом; это — Гудзонов залив. Ему уже кажется, что он,

наконец, открыл свободный водный путь, который приведет его прямо к желанной цели.

Гудзон—не только строгий и взыскательный начальник, он вместе с тем человек с железными нервами. К экипажу он предъявляет исключительно высокие требования. Однако, и на этот раз ему не удастся продвинуться дальше в северо-западном направлении, а приходится придерживаться курса на юг, к более теплым водам, так как экипаж боится замерзнуть. В конце ноября Гудзон достигает острова с удобным естественным портом. Вскоре лед опять оковывает корабль. Зима вступает в свои права. Экипаж страдает от холода и голода, и вскоре начинается открытое восстание. Гудзона смещают и вместе с сыном, который сопровождал его во всех экспедициях, сажают в лодку, скудно снабженную продовольствием, и предоставляют воле волн. Вместе с Гудзоном и его сыном отправляются несколько матросов, до конца преданных своему капитану. Экипаж, оставшийся на судне и лишившийся опытного руководителя, пытается своими силами добраться до родины.

Судно все время идет в непосредственной близости от только-что открытого берега. Чтобы раздобыть пищу, экипажу приходится от поры до времени сходить на берег, где матросы сталкиваются с индейцами и эскимосами, раскинувшими здесь свои стоянки. Происходит ряд тяжелых боев с туземцами, во время которых погибли многие матросы. Наконец, корабль опять попадает в открытую воду. Продовольствие приходит к концу. Питевой воды почти нет. Рыбы и птицы, наряду с морской травой, вылавливаемой с большим трудом, в течение многих месяцев являются единственной пищей. Наконец, исчерпаны даже последние запасы. В поисках продовольствия мореплаватели осматривают каждый уголок корабля и находят, в конце концов, только несколько костей, настолько твердых, что их

приходится предварительно размачивать в уксусе, чтобы хоть на время утолить лютый голод. Смерть пожинает богатую жатву. Люди превратились в скелеты, когда, наконец, перед их взорами мелькнул желанный берег Англии.

Однако, английское правительство немедленно предало матросов военному суду, который приговорил почти всех к тяжелому наказанию за неподчинение распоряжениям капитана. Обвиняемые дают подробные показания о судьбах экспедиции. Эти показания дополняют документы, оставленные Гудзоном, и обогащают сведения об Арктике в такой мере, в какой не удалось это сделать ни одной из предшествовавших полярных экспедиций.

Немедленно сооружают экспедиции для спасения Гудзона, которые направляются по следам великого исследователя. Однако, ни одного следа, ни одного указания найти нельзя. Он бесследно и навсегда исчез. Мы не знаем, что с ним стало: раздавили ли ледяные глыбы маленькую шлюпку, на которой находились он и его верные спутники, или же разъяренные волны Ледовитого океана навсегда поглотили их.

Как бы сурово ни обращался Гудзон со своими сотрудниками, все же он был одним из самых смелых в истории человечества мореплавателей. Сухой, трезвый, целеустремленный, со стальными нервами, он не знал страха, не знал колебаний. Его открытия осветили глухую тайну, окутывавшую далекий север и облегчили работу всем последующим экспедициям. Недаром Гудзонова река и Гудзонов залив, открытые им, по сей день носят его имя.

В XVII и XVIII столетиях, благодаря новым исследованиям, круг сведений о Полярной области все расширяется. Собранный мореплавателями материал обрабатывается более или менее систематически. На картах постепенно исчезают белые пятна и робко появляются



не совсем еще точные контуры островов и побережий материков. Однако, путь на Восток все еще не открыт. Холод и полярная ночь ставят исследователям твердый предел, с какой стороны они ни подходили бы к Полярной области. Загадка Арктики не была разгадана!

Тут для понимания дальнейшего приходится установить, что все эти экспедиции имели не только большое научное значение, но вместе с тем явились довольно значительным двигателем торговли, так как они указали новые торговые пути, новые рынки сбыта. Правда, вместо золота, в ледяных водах Ледовитого океана были обнаружены лишь огромные рыбные богатства. Киты, моржи и тюлени тысячами резвились в холодных водах или на льду Арктики. Их жир оказался желанной добычей для всех мореплавающих народов, чтобы хотя этим путем с избытком покрыть средства, затраченные на полярные экспедиции.

Но не только это — меха животных Гренландии и северо-американского побережья стали ежегодно привлекать сотни торговцев во вновь открытые области. Индейцы, эскимосы, оклеветанные исследователями как людоеды, потому что они ели только сырое мясо, удивленно взирали на незванных гостей и, в конце концов, легко поддавались обманам операций последних. За идиллией последовал грабеж. Напиток дьявола — водка, горячо желанный полудикарями, стал для этих сынов Севера излюбленным объектом обмена. За бутылку сивухи можно было приобрести целую страну. Учитывая это, голландские торговцы, финансировавшие первые поездки Гудзона, сумели купить остров Манхэттен, расположенный в устье открытой Гудзоном реки, за 50 гульденов ¹⁾ и одну бутылку водки. Несколько лет спустя на том же месте возникла нынешняя столица мира — Нью-Йорк.

¹⁾ Гульден — около двух рублей.

Спор о северном полюсе и пути на Восток тем временем продолжался. Спор сводился к следующему: находится ли полюс на твердой земле или на пловучих льдах, — льдах, которые даже летом едва изменяют свою форму и тем самым кладут предел желаниям и стремлениям наиболее отважных мореплавателей.

Гибель Франклина.

В XVIII веке экспедиция, сооруженная Англией для исследования Полярного моря, потерпела неудачу. Вслед за этим английское адмиралтейство объявило награду в 20 тысяч фунтов тому, кто найдет путь между Гудзоновым заливом и Тихим океаном. Однако, лиц, желающих заработать эту премию, долго не оказывалось.

Какая же тайна окутывала северное побережье Новой Земли? Что можно было увидеть на Северном побережье Америки? В 1750 г. Россия отправила прекрасно оборудованную, по условиям того времени, экспедицию, которая прошла вдоль северного побережья Сибири и зафиксировала контуры побережья на географической карте. Уже в 1730 г., т.-е. за 20 лет до того, казаку Гвоздеву удалось пересечь пролив, названный впоследствии Беринговым в честь якобы „открывшего“ его датчанина, и на острове Аляска ознакомиться с туземным населением полуострова, язык которого он, несмотря на все усилия, не мог понять.

Обещанная английским правительством премия в 20 тыс. фунтов за открытие полярного пути с запада на восток не была еще никем выиграна. Лишь в начале XIX столетия появились серьезные претенденты на эту премию. Франклин и Пэрри, оба — капитаны английского торгового флота, изъявили согласие пуститься в отважное путешествие. Пэрри потребовал два корабля, которые и были ему предоставлены. Он соорудил свою экспедицию в расчете на длительную зимовку,

захватил огромные припасы продовольствия, позаботился о должном количестве теплой зимней одежды, равно как и об охотничьем оружии, чтобы его спутники во время полярной зимовки могли раздобывать свежую пищу, столь необходимую для перенесения предстоявших им испытаний. Делая все это, он учел печальный опыт предшествующих полярных путешествий.

Пэрри ставил себе целью из Гудзонова залива продвинуться в Ланкастерский залив и затем держать курс возможно более на северо-восток, тогда как Франклин хотел от Гудзонова залива найти сухопутную дорогу к северо-американскому побережью и затем, идя вдоль побережья, встретиться с кораблями Пэрри.

Пэрри отправился в путь весной 1820 г. Погода исключительно благоприятствовала ему. Благодаря этому ему удалось провести свои суда через морские проливы и заливы, которые до него не пересекало ни одно судно. Он проник в северо-американский архипелаг, исследовал многие новые острова и уже полагал, что проблема северо-западного пути по направлению к Берингову проливу разрешена, если ему удастся еще несколько дней пользоваться благоприятным ветром.

Более того, он увидел перед собою открытое море. И вдруг, вопреки ожиданию, началась страшная снежная буря, побудившая его повернуть руль и заставившая его затем перезимовать среди полярных льдов.

Через два года он вернулся в Англию. Заслуги его были велики, и прием, оказанный ему, соответствовал этим заслугам. Но что же случилось с Франклином?

Экспедиция устроила зимовку близ Большого Невольничьего озера. Мореплаватели надеялись при помощи находившихся здесь индейцев накопить столько продовольствия, чтобы они, возвращаясь, нашли достаточно продовольствия для обратного путешествия. Однако, индейцы отнеслись к ним резко враждебно. Они заявили о своей готовности оказать экспедиции помощь,

если они получают в обмен столь желанные для них оружие, табак и водку. До этого иноземцы так часто обманывали их, что они перестали доверять им и раз навсегда решили не оказывать помощи, не заручившись предварительно соответствующим вознаграждением.

Несмотря на все эти крайне неблагоприятные условия, Франклину удалось с большими усилиями собрать кое-какие географические сведения. С экипажем в 20 человек он направился к Ледовитому океану. Дорога была тяжела и богата лишениями. И вожатые и носильщики, приглашенные из числа туземцев, проявляли крайнее озлобление, и к ним приходилось все время применять меры насилия. Франклина охватило желание продвигнуться на запад от побережья. Он соорудил из древесной коры два кану, и ему действительно удалось при помощи этого примитивного средства передвижения преодолеть расстояние более чем в 1.000 километров.

Путешествие было крайне тяжелое. Пришлось думать о возвращении. Обратный путь в главный лагерь был начат при условиях, настолько тяжелых и опасных, каких до сих пор не приходилось преодолевать ни одному из полярных исследователей. Продовольствие было на исходе. Оружие в пути растеряли. Лишь изредка показывалась дичь, которую можно было сравнительно легко убить. Весь экипаж старательно искал травы и мха, чтобы утолить голод.

Люди умирали, как мухи. Дойдя до давно брошенной стоянки индейцев или эскимосов, путешественники пальцами разрывали обледеневшую землю, чтобы извлечь кости или забытые объедки. Когда изнеможенные люди натыкались на место, где несколько лет тому назад волки отпраздновали свое пиршество, их охватывала дикая радость. Они жадно поедали кости, которым брезгали даже дикие звери. Камнями разбивали они эти кости и жадно высасывали загнивший и вонючий мозг, находившийся еще в костях. Мало того,—наконец,

были съедены даже тряпки, оставшиеся от палатки, и почти вся верхняя одежда. Потом, когда на теле болтались лишь жалкие охлопья нижнего белья, голодающие сняли с себя обувь и сварили ее, чтобы хотя на час-другой обрести силу для дальнейшего продвижения — надо было во что бы то ни стало добраться до ближайшего продовольственного склада.

Наконец, они достигли желанной цели. Половина путешественников погибла. Но и здесь оставшихся в живых ждали новые затруднения, новые негаданные несчастья. Многие недели они терпели непрерывные лишения. Продовольствия не было, а населявшие край индейцы открыто заявляли, что они безвозмездно не окажут помощи путешественникам. И лишь в последнюю минуту появилась желанная помощь, вырвавшая людей из цепких объятий смерти.

* * *

В 1844 г. в английском парламенте произошли оживленные прения. Капитану Джемсу Россу удалось при помощи двух прекрасно оборудованных судов — „Эреб“ и „Террор“ — после трехлетних скитаний открыть шестую часть мира — южно-полярный материк.

Вся Англия была охвачена восторгом. Но среди горячих прений секретарь адмиралтейства Барроу спрашивает: „Как обстоит дело с проблемой Северного полюса? Несмотря на премию в 20 тысяч фунтов, за последние годы не было предпринято решительных шагов для нахождения северного пути“. В ответ на это парламент постановляет отправить новую экспедицию. Но кто будет ее вождем? Джон Франклин, не утративший мужества, несмотря на свое страшное путешествие в Северной Америке, и приобретший прекрасное знание неисследованных полярных областей, выступил вперед и заявил о своей готовности руководить экспедицией. Раздались голоса, заявлявшие, что он слишком

стар для руководства столь смелым предприятием. Однако, 60-летний Франклин заявил, что ему всего лишь 59 лет и что он чувствует в себе достаточно силы для совершения путешествия. Адмиралтейство присоединилось к его мнению и предоставило ему оба судна, совершившие путь к далекому южно-полярному материку — „Эреб“ и „Террор“.

Тем временем был не только изобретен, но и приспособлен к практическому использованию на корабле паровой котел. Лучшие машины того времени были установлены на обоих упомянутых выше судах, обслуживание которых было возложено на 114 испытанных моряков. В соответствии с состоянием тогдашней техники суда были прекрасно оборудованы и 19 мая 1845 г. покинули Гринвичский порт. На Китовых островах около Западной Гренландии корабли остановились и при помощи сопровождавших их транспортников передали последний привет родине.

Франклин указал в качестве ближайшей стоянки Гонг-конг в Китае. Вскоре после этого китобойное судно на западном побережье Гренландии натолкнулось на экспедиционные суда и, убедившись в восторженном настроении команды, приняло от Франклина заверение, что экспедиция настолько хорошо снабжена, что она сможет перенести не менее пяти зимовок в полярной области. В конце июля 1845 г. Франклин миновал Бафинов залив и остановился в Ланшестерском заливе. Отсюда китобойные суда еще раз передали привет мореплавателей в Европу. Весь мир настороженно и взволнованно ждал дальнейших известий от участников героической экспедиции.

Поиски Франклина.

Прошло два года. От Франклина ни в Европе, ни в другом месте не было получено известий. Тщетны все просьбы, обращенные к китобойным судам, — дать

сведения об обнаруженных ими следах экспедиции Франклина. Быть может, брошенная в морскую пучину бутылка даст известие об экспедиции? Быть может, покинутая стоянка укажет цель и направление исчезнувшей из виду экспедиции? Нет, к сожалению, все поиски безрезультатны. Франклин и его корабли пропали. Где их искать?

Для оказания помощи отправляются новые суда, новые экспедиции, исследуются все доступные, по тому времени, побережья. Сооружаются склады продовольствия. Оставляются письма, отмечаются при помощи крупных цветных знаков пути и дороги, ведущие к спасительному складу продовольствия. Начинаются расспросы эскимосов и индейцев, не видели ли они на суше или на воде какие-либо следы от экспедиции Франклина. Опрошенные ничего не знают. „Загадка Франклина“ становится все запутанней, все таинственней.

После жестокой борьбы со снегом и льдом, с бурей и пловучими льдинами, после безумных лишений во время зимовок в Арктике, спасательные экспедиции безрезультатно возвращаются домой. Проходят годы. Под натиском общественного мнения адмиралтейство предпринимает решительные шаги, чтобы найти хотя бы какой-нибудь след Франклина и его спутников. Быть может, он и наиболее выносливые спутники его осели, поселились где-либо на севере, наряду с эскимосами? Быть может, мучительно тяжело он завоевывает свое право на жизнь и взволнованно ждет конца — благая смерть или корабль из Англии?

Под давлением общественного мнения адмиралтейство в марте 1849 г. постановляет передать премию в 20 тысяч фунтов, обещанную за открытие северо-западного пути, тому, кому удастся разыскать Франклина и привезти его и его спутников в Англию. Жена Франклина объявляет, помимо всего, премию в 3 тыс. фунтов, чтобы еще более разжечь отвагу храбрых мореплавателей.

В феврале 1850 г. в Ледовитый океан отправляется английская эскадра в составе двух парусников и двух винтовых пароходов. Благодаря удачной погоде они продвигаются далеко — в самые северные районы Арктики. После этого пути кораблей расходятся, и все они тщательно обыскивают побережье. Подробно осматриваются все хижины эскимосов, так как почему-то существует убеждение, что Франклин и его спутники были убиты и затем зарыты в снег. Однако никакого следа Франклина и его спутников обнаружить не удалось.

Судно „Принц Альберт“, оборудованное и посланное женой Франклина, добилось больших результатов. На безлюдном побережье путешественники натолкнулись на остатки парусины и всякого рода лохмотья. Тут же были обнаружены кости овец и свиней. Обследование показало, что сомнений не может быть: это были английские овцы и свиньи. В то же самое время одно китобойное судно, огибая мыс Спенсер, причаливает к берегу и видит странные следы полозьев, которые ведут к занесенной снегом каменной избе. Начинаются розыски, в результате которых обнаруживаются всякого рода горшки и металлическая посуда, несомненно принадлежавшие Франклину.

Известие о находке быстро распространилось по всем кораблям, которые производили розыски в водах Северного ледовитого океана. Тем временем китобойное судно продолжает свой путь и натывается на новые следы экспедиции Франклина, — занесенные снегом холмы и остатки разбитых корабельных бочек. Итак, Франклин, несомненно, зимовал здесь и соответствующе оборудовал свою стоянку.

* *
*

Всего того, чего не мог добиться Франклин, чего не могли за 300 лет добиться полярные исследователи, добиться всего это было суждено судну, на которое

была возложена задача найти хотя бы останки Франклина и его спутников.

В 1850 г. американское вспомогательное судно, под командой капитана Мак-Клера, продвинулось далеко на север, достигло открытых Пэрри островов североамериканского архипелага и, сопутствуемое благоприятной погодой, продвинулось в неисследованные области. Резкая перемена погоды воспрепятствовала дальнейшему продвижению. Корабль замерз среди льдин. Огромные ледяные горы все крепче и крепче оковывали его, и неизбежность зимовки в полярном море стала неотвратимо ясной для всех участников экспедиции. Решительно и смело Мак-Клер использовал последние благоприятные для экспедиции дни и на санях пустился вглубь страны, названной именем принца Альберта.

Прошло 10 дней. Мак-Клер вернулся и сообщил, что ему после ряда длительных лишений удалось около устья пролива Барроу найти путь шириною, примерно, в 10 миль, который ведет в открытое море и, повидимому, является не чем иным, как северо-западным проездом в Китай и Индию. Правда, для открытия торгового пути этого проезд не годился. Мечта об открытии более короткого пути сообщения с Дальним Востоком оказалась ложной. О регулярном морском сообщении нельзя было и думать, так как доступный для судов пролив оказывался открытым лишь на несколько дней, и то летом. Бессмысленно было бы доверить торговый груз случайностям полярного моря. Итак, многовековая борьба с полярными льдами оказалась небесполезной — был добыт ряд ценных сведений. Загадка Северного полюса постепенно стала разъясняться. С этого момента остров Бичи, остров, где была сделана находка, приковывает к себе внимание всех мореплавателей. Начинается подробное обследование острова. Вскоре обнаруживаются на острове

могилы и соответствующие надписи. Оказывается, здесь были похоронены матросы, скончавшиеся во время экспедиции. Однако, как ни отрадна была весть о том, что найден хотя бы один правильный путь, все же не менее удручающим казался общий результат, так как не удалось обнаружить никаких записей, которые дали бы надежду на успех при продолжении дальнейших поисков.

Лишь в 1858 г. американским полярным исследователям удалось на северной оконечности страны Феликса натолкнуться на эскимосов, которые показали, что много лет тому назад они обнаружили на северо-западе крупное судно, вмерзшее в полярные льды. Экипаж уже покинул корабль и направился к Большой Рыбной реке, тогда как второе судно довольно долго лежало на якоре у мыса Виктории и затем было сперва повреждено волнами, а затем разграблено эскимосами.

После этого сообщения, поиски возобновились с удвоенной энергией. Наконец, около мыса Виктории снова удалось натолкнуться на каменный холм. Начались раскопки, и в результате был обнаружен металлический сосуд с листом бумаги, на котором рукой Франклина было написано следующее:

„Всякого, нашедшего эту записку, просят немедленно переслать ее в Лондонское адмиралтейство с указанием, когда и где эта записка была найдена“.

Дрожащей рукой к этому было приписано, что суда „Эреб“ и „Террор“ перезимовали на месте находки записки, после того, как они продвинулись по Веллингтонскому каналу до 77° сев. широты и затем вернулись к острову Корнуэлль. Записка была помечена 28 мая 1847 г. и кончалась припиской: „Все здоровы“.

Повидимому, экспедицию постигла страшная участь. О безнадежности положения повествует нам дальнейший доклад, написанный год спустя на том же самом листке и сообщавший следующее:

„25 апреля 1848 г. Суда ее величества „Террор“ и „Эреб“ были нами покинуты 22 апреля в пяти милях к северо-западу отсюда, так как они 12 сентября 1846 г. замерзли. Офицеры и экипаж, общим числом 105 человек, под командой капитана Крозье спустились здесь на берег и завтра, 26-го, двинутся в направлении к реке Бека. Сэр Джон Франклин скончался 11 июня 1847 г. До его смерти общее число погибших определялось в 9 офицеров и 15 рядовых“.

Документ был подписан двумя офицерами, участвовавшими в экспедиции. Итак, Франклин скончался. Экипаж еще целую зиму оставался подле погибших судов и старался перебраться на американский материк. Повидимому, все участники экспедиции находились в ужасном состоянии. Об этом свидетельствуют найденные впоследствии остатки продовольствия, которые, несомненно, были брошены потому, что люди не имели уже силы нести их с собой. Никаких других письменных сведений о последних часах этой героической борьбы со смертью мы, к сожалению, не имеем.

Борьба со смертью.

Быть может, безумие или бешенство, вызванные бесчисленными лишениями, побудили участников экспедиции разбрестись во все стороны. По сведениям, полученным от эскимосов, только больные и неспособные более передвигаться, остались на кораблях и здесь погибли.

Так, например, один из эскимосов впоследствии рассказал, что летом его единоплеменники неоднократно пробивались к кораблям и стучали в стены, не получая, однако, никакого ответа. Тогда они пробили стенку корабля и проникли внутрь, чтобы узнать, что там творится. За одним из столов они обнаружили человека, склонившегося над миской с мясом. Он был уже мертв.

Одна из эскимосок, обитавшая на материке, сообщила, что около 40 человек под командой капитана направились на санях на юг. Каждый день несколько из них умирало. Эскимосы были лишены возможности помочь умирающим от голода, т. к. у них почти не оставалось продовольствия для собственных нужд. Последним, кого видели, был матрос, встреченный на берегу острова Монреаль: „Высокого роста, крепко сложенный, сидел он на берегу, подпирая голову руками, покоившимися на коленях. Когда он подвинулся, чтобы ответить на вопрос,—он упал и скончался“.

Полярная ночь, полярное безмолвие окутывают конец экспедиции Франклина — самой страшной из всех трагедий, когда либо разыгравшихся в Арктике. Еще ныне, спустя 80 с лишним лет, до нас от поры до времени доходят известия о находке следов погибшей экспедиции. Так, например, в апреле 1926 г. экипаж одного китобойного судна натолкнулся на сани, которыми когда-то пользовался Франклин. Подле саней валялись ящики с мясными консервами, которые настолько хорошо сохранились, что крысы, которым их дали для пробы, жадно и с видимым удовольствием поглотили их.

После того, как кораблям, высланным для спасения Франклина, удалось от американского материка найти северо-западный путь через Полярное море, — после этого неразрешенной оказалась еще одна проблема — проблема северо-восточного пути. Эта проблема имела огромное экономическое значение, так как от удачного разрешения ее зависело открытие судоходства к северному побережью Сибири и, следовательно, приобщение этой суровой, по климату, страны к мировой торговле, к мировому рынку.

4 июля 1878 г. норвежская экспедиция под руководством известного полярного исследователя Адольфа Эрика фон-Норденшельда отправилась в путь, чтобы

разрешить эту задачу. Целью экспедиции было от Новой Земли пробиться на восток до Берингова пролива. Прошел целый год, и мир не имел никаких известий о положении экспедиции. Возникли опасения за судьбу Норденшельда, была опасность, что он и его экспедиция застряли в вечных льдах и обречены на гибель.

Надо было предпринять какие-либо шаги для спасения. Американский газетный король Гордон Беннет соорудил полярное судно и отправил его под командой лучшего американского знатока Севера, де-Лонга, из Сан-Франциско к Берингову проливу. На де-Лонга была возложена обязанность разыскать исчезнувшую „Вегу“ (так называлось судно Норденшельда) и, кроме того, сделать попытку вместе с дрейфующим с востока на запад льдом двинуться в направлении полюса.

В августе 1879 г. „Жаннета“ была уже в Беринговом проливе и, продвигаясь вдоль берега, старательно пыталась найти след экспедиции Норденшельда. Беседа с туземцами дала удивительные результаты: оказалось, что Норденшельд зимовал совсем неподалеку и лишь за 2 недели до прибытия „Жанетты“ двинулся в путь, чтобы совершить последнюю часть своего путешествия. Итак, экспедиция прошла благополучно. Норвежскому судну „Вега“ удалось найти северо-восточный путь. В силу этого, капитану де-Лонгу пришлось на „Жанетте“ направиться к ближайшей своей цели — к полюсу.

Первоначально все благоприятствовало путешественникам. Корабль был блестяще снабжен, а командование находилось в руках выдающихся знатоков Полярной области. Однако, в сентябре и октябре корабль окружило тесное ледяное кольцо и не выпускало его из своих страшных объятий. Капитан судна уже решил, что ему придется перезимовать в этой ледяной пустыне, как вдруг неожиданно проснулись уснувшие было стихии. Лед тронулся. Началась страшная буря, швы-

рывшая огромные глыбы льда, толщиной в 3—4 м, о борт корабля. Казалось, корабль сейчас разлетится на куски. Треск и шум были столь ужасны, что даже ко всему привыкшие полярные исследователи дрожали от страха и начали выть от ужаса.

Несмотря на это, корабль сравнительно благополучно пережил ближайшие месяцы. Но вот в январе 1880 г. снова началась буря, снова огромные глыбы льда стали угрожать судну. Появилась пробоина. Пришлось пустить в ход насосы, которые с этого момента безостановочно работали почти 18 месяцев. Корабль настолько пострадал, что еле продвигался вперед. И, наконец, в июне 1881 г. экипажу пришлось совершенно покинуть его. Дело в том, что глыбы льда столь сильно ударялись о корабль, что пробоины приняли огромные размеры и, наконец, в угольных бункерах стали плавать большие льдины.

В последнюю минуту капитан приказал продовольствие и наиболее нужную часть груза выбросить за борт на льдины. Охваченный паникой экипаж лихорадочно работал, но, несмотря на это, удалось спасти лишь самое необходимое. Вскоре после этого, в ночь на 13 июня 1881 г., корабль на глазах экипажа погрузился на дно.

Нельзя было терять ни одной минуты времени. Надо было во что бы то ни стало собрать валявшийся на льдинах багаж, вытащить шлюпки на лед и все приготовить для дальнейшего передвижения на санях. Из звериных шкур и парусины были изготовлены спальные мешки и затем решено пуститься по дрейфующему льду к северному побережью Сибири.

Экспедиция разбилась на три группы. После того, как все необходимое было погружено на лед, началось продвижение в южном направлении. Каждой группе приходилось вести с собой груз весом в 750 кг. Лишь 28 членов экспедиции были способны передвигаться

собственными силами. Кроме того, экспедиция располагала 23-мя собаками. Большинство мореплавателей, однако, настолько ослабело от перенесенных страданий, что лишь с трудом передвигалось на расстоянии нескольких метров.

В течение многих дней путешественники шли, поминутно погружаясь по колена в жидкую кашу таящего снега. Ночью снова наступал мороз, и к утру оказывалось, что сани глубоко вмерзли в лед. Приходилось ценою страшных усилий освобождать как сани, так и палатки. По мере продвижения на юг перед путешественниками все чаще и чаще открывались широкие полыньи, заставлявшие их поворачивать обратно. Иной раз ледяной покров был настолько тонок, что люди и сани погружались в воду и их с огромными усилиями приходилось спасать. Беспрерывно шел дождь, перемежаясь со снегом. Палатки совершенно промокли, некоторые их части начали гнить. Ни на ком из участников не было сухой нитки.

Движение дрейфующего с востока на северо-запад льда было настолько сильно, что путешественников, несмотря на то, что они придерживались южного направления, все больше и больше относило на север.

Де-Лонг тщательно скрывал от своих спутников этот удручающий факт. К счастью, погода переменилась, и в конце августа, наконец, удалось достигнуть земли — островов, расположенных в устье реки Лены. Опасность, которой грозили дрейфующие льды, была преодолена, и возникла надежда, что удастся добраться до материка, где раньше или позже можно будет добиться помощи.

В середине сентября, после 92-дневного страшного перехода по льду, капитан де-Лонг велел приготовить шлюпки и спустить их на воду. Подул довольно сильный ветер. Путники подняли паруса. На юге уже маячил спасительный берег.

Внезапно за ночь ветер переменился. Поднялась сильная буря, шедшая с севера. Буря разогнала лодки по разным направлениям и тем завершила страшную судьбу, тяготевшую над экипажем „Жанетты“.

Шлюпка с экипажем в 8 человек погибла, погибла навсегда и бесследно. Другая шлюпка, под командой инженера Мельвиля, 16 сентября благополучно достигла устья Лены и нашла убежище в жалкой хибарке. Здесь путешественники провели ряд долгих дней, стараясь отогреть свои заочневшие члены. Несколько матросов лишились рассудка; однако, Мельвиль нашел достаточно силы, чтобы двинуться в глубь материка, где ему удалось натолкнуться на туземцев. Подкрепившись, путешественники после нескольких переходов, наконец, достигли населенного места, где и решили перезимовать.

Однажды в стоянке Мельвиля появились два ходячих скелета, громко взывавших о помощи. Это были два матроса из группы капитана де-Лонга.

Во время сентябрьской бури они потеряли мачту и весь такелаж и на своей ветхой шлюпке были, наконец, выброшены на берег. Этих матросов капитан де-Лонг отправил в южном направлении, чтоб они постарались организовать помощь группе, потерпевшей крушение около устья Лены.

Инженер Мельвиль тотчас организовал экспедицию помощи, которая направилась в северном направлении. Однако, оказалось невозможным найти хотя бы малейший след погибших. Правда, удалось обнаружить несколько бывших стоянок этой группы, но разразившиеся вскоре сильнейшие снежные бури положили конец дальнейшим розыскам. Никто не знал, куда направил свой путь капитан де-Лонг.

В феврале 1882 г. экспедиция помощи, организованная русским правительством, отправилась вниз по течению Лены. Мельвиль и оба матроса, принесшие осенью Мельвилю сообщение о горестной судьбе де-Лонга, указы-

вали экспедиции путь. После весьма внимательного исследования берегов, членам экспедиции удалось внезапно заметить ружейный ствол, торчавший из кучи снега. Начались раскопки, и были обнаружены два трупа — трупы матросов Бойда и Гертца. После этого путешественники усилили свои работы по розыску пропавших. Каждый снежный сугроб разрывался и подвергался подробному осмотру. Через некоторое время, следуя вниз по реке, путешественники обнаружили полевой котел и остатки костра. Не было сомнений — здесь был временный привал экипажа „Жанетты“.

Метр за метром внимательно обследовалась вся окрестность.

Внезапно Мельвиль остановился, пораженный ужасом: точно моля о помощи, из снежного сугроба виднелась рука мертвеца. Это была рука самого капитана. Итак, экспедиции удалось разыскать последнюю стоянку несчастной экспедиции капитана де-Лонга. Последние участники экспедиции были найдены — это были трупы людей, судорожно закутавшихся в безнадежной борьбе с полярным холодом в парусины и одеяла.

Возле трупа де-Лонга валялся его дневник. Мужественный капитан до последнего издыхания вел свои записи. Смерть застигла его, когда окоченевшими пальцами он пытался внести последние свои наблюдения и впечатления. Осмотр местности показал, что де-Лонг и его спутники, лишенные, благодаря холоду и лишениям, возможности продвигаться дальше, в последние дни пытались поддержать слабеющие силы тем, что они медленно, осторожно и бережно съедали свою одежду и из гнилой коры и листьев приготавливали некое жалкое подобие чая, чтобы хоть как-нибудь согреть остывающую кровь. Но смерть держала отважных мореплавателей в своих цепких объятиях и никого из них не выпустила.

Ужасы полярной ночи.

Летом 1869 г. из Бремена отправились два корабля — „Германия“ и „Ганза“. Они поставили себе целью исследовать восточное побережье Гренландии. Вскоре „Ганза“ отделилась от своего спутника. В конце сентября она внезапно увидела себя окруженной пловучими льдами и никак не могла выбраться из них. Так как напор льда все усиливался и опасность, что корабль будет раздавлен, все возростала, — командир решил выбросить продовольствие и багаж за борт и со всем экипажем покинуть судно, чтобы, перейдя на большую льдину, попытаться найти обратный путь.

Едва экипажу удалось бросить за борт самое необходимое, как корабль уже начал явственно погружаться в воду. Лишь с огромным трудом удалось собрать наиболее нужные пожитки, ибо лед уже тронулся. Пловучую льдину, на которой находились мореплаватели, понесло вдоль всего восточного побережья Гренландии. Так, на ненадежном ледяном островке, едва спасаясь от страшных полярных бурь, экипаж „Ганзы“ в течение целой зимы плыл по водам Арктики. Лишь 200 дней спустя морякам удалось освободиться из цепких объятий льда и добраться до станции, учрежденной на побережье Гренландии миссионерами.

Льдина, на которой они проплыли столько времени, имела сравнительно небольшой объем достаточно было $2\frac{1}{2}$ часов, чтобы обойти ее. Толщина ее равнялась 15 метрам, однако над уровнем воды она возвышалась всего на $1\frac{1}{2}$ метра. К счастью, путешественникам удалось с корабля перетащить на льдину три шлюпки. Шлюпки все время держались в полной готовности, чтобы на случай, что льдина даст трещину, всегда была возможность спустить их на воду и таким образом попытаться вырваться из пловучих льдов.

До начала января спутники чувствовали себя относительно хорошо. Однако, в середине января лед стал давать огромные трещины и колоссальные ледяные горы, окружавшие льдину с путешественниками, двинулись вперед. Однажды утром штурман ворвался в палатку с криком: „Наша льдина касается дна!“ Все, подхватывая на бегу заранее заготовленные шкуры и мешки с хлебом, выскочили из палатки. Но буря неистовствовала и сбивала с ног отчаявшихся людей, искавших спасения. Чтобы не быть брошенными в пучину разъяренного моря, трое-четверо путешественников хватали друг друга под руки и старались укрыться от напора ветра за лодками. Никто из них не осмеливался открыть глаз и взглянуть на разбушевавшуюся стихию.

Рокот набегавших друг на друга волн все усиливался. Возмущенный океан играл огромной льдиной, точно ореховой скорлупой. Вдруг раздался страшный треск, и льдина раскололась на две части. Целый водопад обрушивается на путешественников, и лишь кое-как, с огромным трудом, им удастся одну из шлюпок спустить на воду. Но в этой шлюпке удастся разместить только половину путешественников. Остальные остаются на обломках льдины. Не успела еще шлюпка двинуться в путь, как пловучие льды снова зажали ее в свои могучие объятия. Буря не прекращалась, и экипажу шлюпки еле удалось добраться до места зимней стоянки, которая, на их счастье, не пострадала от бури.

В ближайшие дни после этого снова усилился напор льда. Ровно, посередине хижины лед дал огромную трещину. Итак, зимняя стоянка была в конец и навсегда уничтожена. Но все еще оставалась надежда — надежда, что удастся спастись на лодках. Времени для размышлений не было. Шлюпки были приволочены в одно место, и из них кое-как соорудили временное пристанище. Опять началась сильнейшая снежная буря, покрывшая белым саваном всю окрестность.

Льдина, на которой, скрываясь под лодками, расположились путники, имела объем всего лишь в 360 шагов. Продовольствие подходило к концу. Ежедневные порции приходилось все более и более сокращать, а буря все настойчивее и злее редела над бесконечной ледяной равниной.

Лишь в феврале погода переменилась к лучшему, и лед снова тронулся. Снова бесконечное количество пловучих ледяных гор окружало стоянку мореплавателей. Наиболее тяжелым положение стало в марте. В дневнике одного из матросов мы находим следующую запись:

„Около полудня нас понесло прямо на ледяную гору, и мы находились в непосредственной ее близости. Гора препятствовала движению льда и тем самым задерживала продвижение и нашей льдины. Однако, лед все напирал и могучими глыбами дыбился у подножия горы. Гора эта высилась над уровнем воды примерно на 30 метров и имела длину в 300 и ширину в 250 метров. Склоны ее отвесно падали в воду. Огромная масса льда беспрестанно сталивалась, бурлила и дробилась. Образовывались трещины, по которым мы, быть может, могли бы пробраться до подножия горы, но никто из нас не рисковал это сделать, так как глыбы нагромодившегося у подножья горы льда издавали страшный шум и треск, пугавший нас. Каждый раз когда во льду образовывалась новая трещина, раздавался звук, напоминавший ружейный залп целого батальона. Порой шум и грохот настолько усиливались, что нам казалось, будто злые духи преисподни стремятся вырваться наружу. Наконец, даже эта огромная ледяная гора дала трещину, и перед нами зазияли темные отверстия ее потайных пещер“.

7 мая 1870 г. оказалось, что льдину путников отнесло на целых 243 мили, т.-е. на расстояние, не меньшее, чем прямая воздушная линия от Константинополя до Бер-

лина. Южная оконечность Гренландии, на которой находились людские поселения, была сравнительно не далеко. Перед путниками была открытая вода и тонкой чертой обрисовывалось побережье. Однако, все еще было рискованно покинуть льдину и довериться лодкам, так как по узкой полосе воды, отделявшей путников от побережья, все еще со страшным грохотом проносились глыбы льда. Но больше ждать экипаж был не в силах — продовольствия почти не было, вместо одежды на теле болтались клочья мокрой материи. И тогда, когда уже другого пути к спасению не было, было принято решение: все сели в лодки и отправились в путь — тяжелый путь, который не давал почти никакой надежды спастись из этой пустыни воды и льда на твердую землю.

Бесконечно длинна зимняя ночь на севере. За днями бури следовали дни затишья, и эта страшная тишина действовала почти что еще тревожней на мореплавателей, чем рев бури. Ни один луч солнца не оживлял однообразный ландшафт Арктики. Всем казалось, что какой-то тяжелый белесый саван наглухо закрыл их, и только ясными морозными ночами далекие звезды посылали свой холодный свет в эту бескрайнюю равнину снега, и, бледные, далекими приведениями маячили на горизонте тени оснеженных гор. Однажды обезнадеженным путникам показалось, что они нашли удобное для причала место, как вдруг неодолимые ледяные валы возникли перед ними и воспрепятствовали всякому дальнейшему продвижению. Пришлось волоком волочить шлюпки через лед и, несмотря на смертельную усталость, ночевать на холодном полярном льду. Вытаскивание лодок из воды на лед заняло несколько дней, Тут подоспело новое несчастье: все ярче, все светлее все ослепительнее сияло полярное солнце, и почти все заболели снежной слепотой. Пришлось пустить в ход ценные астрономические инструменты и, вывинтив из

них темные стекла, пользоваться этими стеклами, взамен потерянных в пути снежных очков.

Лишь 13 июня была достигнута желанная цель — станция Фридерихсталь.

Экспедиция Нансена.

Все успехи в деле исследования полюса основывались на сумме накопленного предшествующими экспедициями опыта, ибо каждая экспедиция, даже если она оказывалась неудачной, давала важные результаты, незабвенные уроки будущим исследователям. Так постепенно из века в век все явственнее обозначались контуры полярной области на наших географических картах. Но самый полюс, эта таинственнейшая точка на земле, — все еще оставался недоступным для человека.

И вот, в 90-х г.г. минувшего столетия, молодой норвежец Фритиоф Нансен ознакомил общество со смелой и новой идеей. Капитан китобойного судна сделал важное открытие на юго-западном побережье Гренландии. Он обнаружил части матросского костюма (брюки, фуражку), реестр продовольствия, корабельные бумаги. Все эти предметы, как явствовало из находившейся на них печати, принадлежали экипажу „Жанетты“, которая за два года до этого потерпела крушение около Ново-Сибирских островов. В этом не могло быть сомнения.

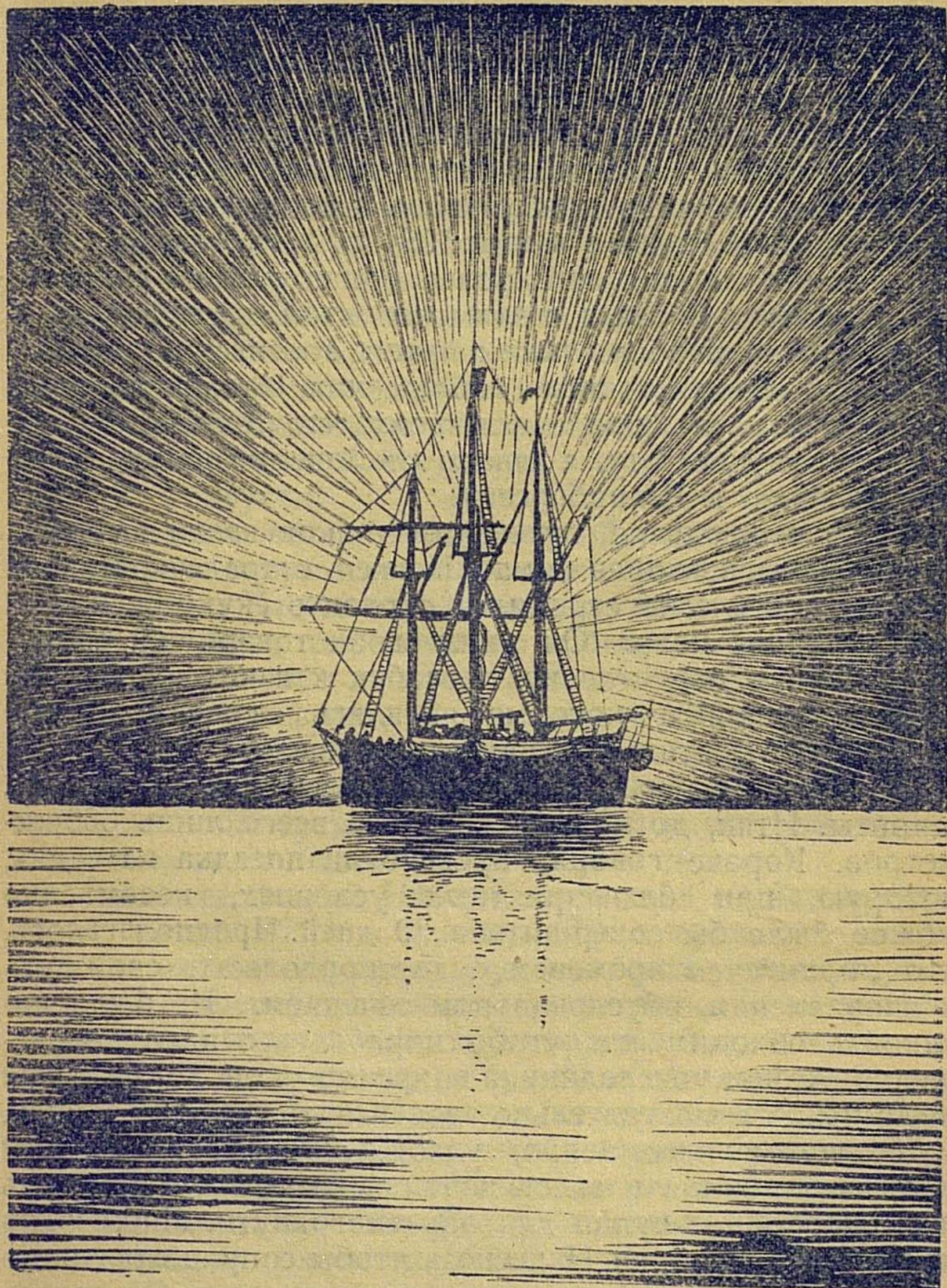
Итак, все эти предметы совершили долгий путь: около 1.100 дней несло их на льдине, пока они от места крушения прибыли к побережью Гренландии. Следовательно, лед, который казался непреодолимым для кораблей, был отнесен на северо-запад. Лед дрейфует. Вода, извергаемая сибирскими реками в Ледовитый океан, движет его в направлении с востока к северо-востоку. Об этом свидетельствует множество створов, ежегодно обнаруживаемых на побережье Гренлан-

дии. Все эти стволы занесены из Сибири, от истоков Лены и Енисея, и Полярное море принесло их к далеким берегам Гренландии.

Нансен, успевший уже во время предыдущих путешествий открыть ряд неисследованных земель в Гренландии и тем самым завоевать себе почетное имя в мире науки, поставил вопрос следующим образом: то, что смогли совершить стволы сибирских деревьев и платье экипажа „Жанетты“, то же самое, несомненно, в состоянии совершить также человек. Следует лишь построить хорошее судно, способное сопротивляться давлению полярного льда, судно, которому не страшны остроконечные глыбы Арктики, швыряемые о борт корабля во время бури. Надо сконструировать такое судно, каждое движение которого как бы приспособляется к движению льда, дабы судно в зависимости от хода льдин то подымалось, то опускалось.

И Нансену, действительно, удалось сконструировать подобное судно. Он назвал его именем „Фрам“ и летом 1893 г. направил его бег к северо-восточной оконечности Сибири. Здесь он велел выпустить пар, предоставить машинам длительный отдых и, снабженный на 5 лет продовольствием, стал выжидать, какую судьбу уготовят полярные льды его кораблю. Наступила зима. Плотный слой льда лишил „Фрам“ возможности передвигаться. Тогда, по приказанию Нансена, лед был пробит, чтобы иметь возможность наблюдать течение воды. И действительно: „Фрам“ стал дрейфовать и вместе с тем оказался достаточно устойчивым, чтобы противостоять самому сильному напору льда.

Но медленно, убийственно медленно шло это чисто механическое продвижение. Даже людям, приготовившимся к весьма длительному путешествию, становилось невмоготу. Единственным развлечением служили белые медведи и моржи. Охота на них не только обеспечивала голодных собак пищей, но вместе с тем давала путе-



шественникам возможность питаться свежим мясом и тем самым спастись от самой страшной полярной болезни — от цынги.

Первая зима прошла вполне благополучно. Зато весною серьезно и неотвратно встал вопрос, насколько, собственно, корабль приблизился к полюсу. Измерения показали, что судно в марте 1894 г., т.-е. через 9 месяцев после отплытия из Европы, достигли всего лишь 80° сев. широты. В связи с этим возникал другой вопрос: возможно ли вообще таким путем достигнуть полюса? Начались более точные наблюдения, стали измерять глубину моря и пришли к выводу, что течение вело не к Северному полюсу, а давало отклонение на запад, по направлению к Шпицбергену.

Пока что, однако, путешественников несло на север. Приближалась вторая зима. Нансен старался развлечь экипаж и всячески стремился скрасить скуку бесконечной полярной ночи. Он учил своих товарищей сооружать сани и подготавливать собак к жестокой борьбе с теми стихиями, которые являлись главным препятствием для достижения намеченной цели.

В марте 1895 г. „Фрам“ находился уже на 85° сев. широты. Итак, до полюса осталось всего лишь 660 километров. Короче говоря, предстояла поездка на санях, которую, при благоприятных условиях, несомненно можно было бы совершить в 30 дней. Предполагалось, что „Фрам“ тем временем будет продолжать свой путь в направлении, обусловленном течением. Не было никакой необходимости, чтобы корабль выжидал возвращения членов экспедиции, напротив — он должен был стремиться самостоятельно достигнуть желанной цели.

Экипажу, несомненно, удастся на обратном пути достигнуть земли и здесь найти спасительную пристань или китобойное судно для обратного пути. Лишь один человек был избран Нансеном, чтобы сопровождать его в его смелой попытке достигнуть на санях Северного

полюса. Это был весьма еще молодой, но физически исключительно выносливый моряк Иогансен.

20 марта трое саней, предназначенных для путешествия, двинулись в путь. Запряжка состояла из 28 собак. Однако, ежедневная „порция пути“, рассчитанная первоначально на 20 километров, порою равнялась всего лишь 5 километрам: настолько неодолимы были ледяные глыбы, закрывавшие путь отважным путешественникам. Собаки начали изнемогать. При виде каждой более или менее крупной преграды они останавливались, и никакая сила не могла заставить их двинуться вперед, пока благодаря нераспределению багажа груз не становился легче. По ночам холод доходил до 40 и даже 50 градусов.

Наступила весна, и на льду образовались полыньи и каналы, которые за ночь покрывались обманчивым слоем льда. Часто казалось, что сани, со всем экипажем и багажом, обречены на гибель. Внезапно ветер менял направление и погода резко изменялась. Поверхность льда превращалась в какую-то кашу, одежда совершенно промокала, а несчастным путешественникам приходилось брести по колено в тающем снеге. Чтобы иметь хотя бы сухие носки, они были вынуждены ночью высушивать их теплом собственного тела.

Через две недели Нансен, несмотря на все препятствия, достиг 86° сев. широты. Его энергия все еще не была сломлена. Но всю силу воли, всю свою энергию он решил посвятить только целям науки, а не установлению новых спортивных рекордов. Так далеко, как он, т.-е. до 86° широты, не проникал еще ни один исследователь. Один этот подвиг обеспечивал ему мировую славу. Но, всецело преданный науке, он помышлял лишь об установлении точных данных в области исследования Арктики. Измерения показали, что глубина моря достигает здесь до 4.000 метров. На основании этого Нансен сделал вывод, что северный полюс ни

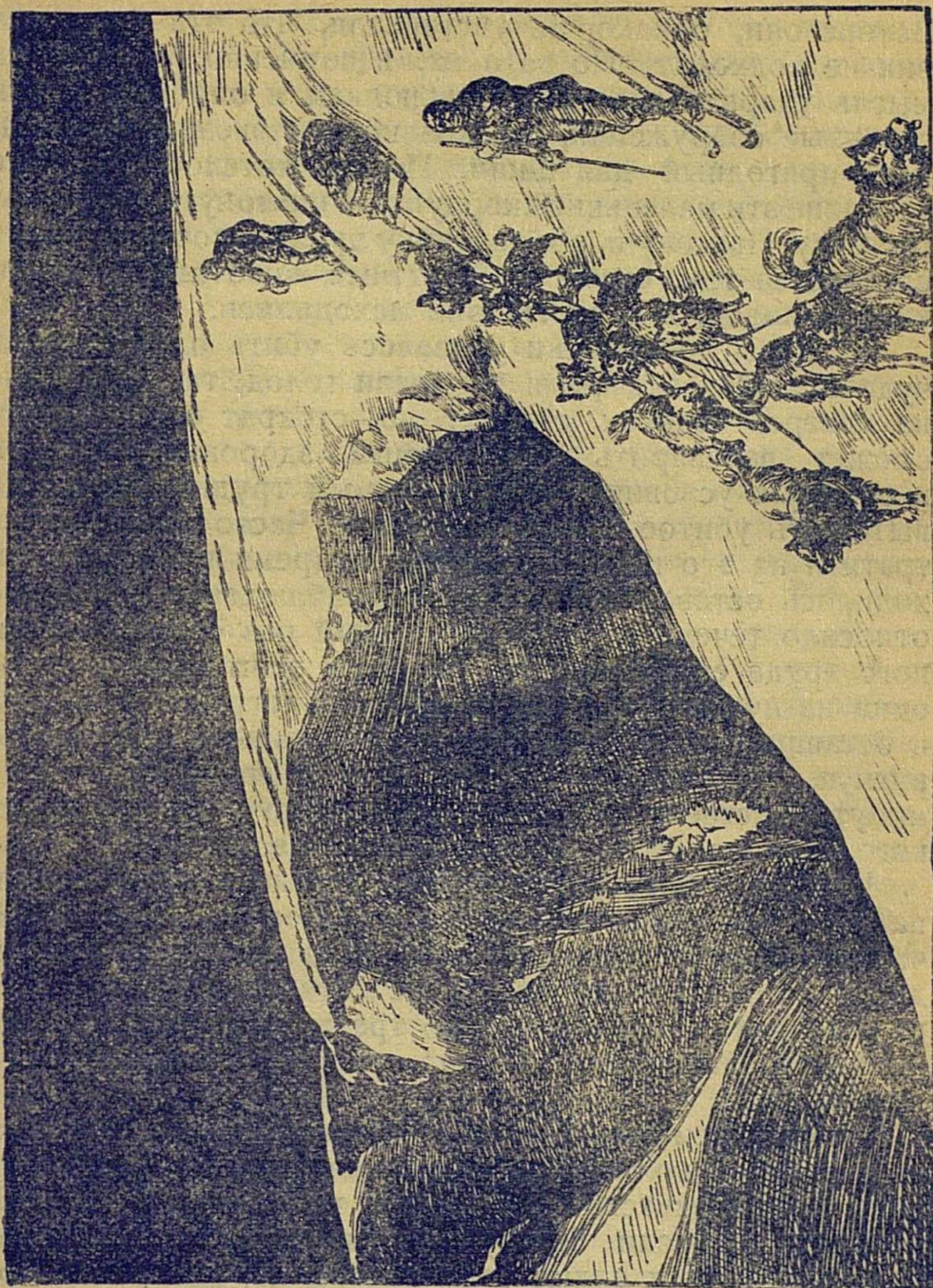
в коем случае не может покоиться на суше. Там могли быть лишь ледяные пустыни и ничего более. В итоге создавалась перспектива, мало соблазнительная для продолжения путешествия при столь опасных условиях.

Так как собаки за эти несколько недель совершенно ослабели и еле волочили ноги, Нансен, решительный и логичный, как всегда, постановил повернуть обратно. Он двинулся по направлению к югу, чтобы достигнуть земли Франца Иосифа. Приближалось лето, после бесконечной северной ночи вступил в свои права нескончаемый день Арктики. Мороз шел на убыль. Лед тронулся. Все чаще и чаще встречались полыньи и каналы. Пришлось подумать о лодках и подготовиться к передвижению по воде. Началась мучительная процедура. То люди и багаж погружались на лодки, то снова выгружались и шлюпки волоком волоклись через лед. А кругом сторожила опасность: то ледяные глыбы сулили гибель шлюпкам и экипажу, то тающий лед готовился бросить смелых моряков в пучины полярного моря.

Чудесное спасение Нансена.

Два месяца приходилось пробираться по пловучему льду. Не было ни одного дня, когда можно было отдохнуть. Как только путники располагались для отдыха, тотчас появлялись огромные белые медведи, с видимым любопытством обнюхивавшие стоянку и готовые ежеминутно своими могучими когтями разодрать всякого, кто им покажется опасным или подозрительным. Ничего подобного медведи, конечно, до сих пор не видели среди ледяных пустынь и холодных вод своей родины.

Если же путникам удавалось на лодках попасть в свободные ото льда воды, пловучие льдины ежечасно угрожали их жизни. Моржи все время кружились вокруг шлюпок и ежеминутно угрожали опрокинуть их. Они были голодны и жадно взирали на мореплавателей.



Вскоре они, однако, почувствовали, что эта пища для них не подходит. Но зато их, несомненно, соблазняла мысль ударить хвостом по шлюпкам и опрокинуть эти странные сооружения, несколько не похожие на предмет, пригодный для пищи. Им так хотелось поднять на спине эти маленькие скорлупки и швырнуть их в воду. Поэтому Нансену и его спутнику приходилось все время следить за тем, чтобы любопытные животные не опрокинули лодок, в которых они находились.

От поры до времени удавалось убить одно из этих чудовищ. Оба все время ощущали голод, так как здесь, на севере, человек съедает во-стократ больше, чем сможет переварить даже самый здоровый желудок в обычных условиях. Однако, самым трудным являлось вытащить убитое животное на лед. Часто приходилось тратить на это целый день. В это время поневоле приходилось оставлять шлюпки без наблюдения. Их часто относило течением, и тогда каждый раз стоило огромного труда снова поймать их. При этом неоднократно один из путников, на глазах другого, погружался в воду, и оставшемуся приходилось напрягать все силы, чтобы, рискуя собственной жизнью, спасти другого. В такие минуты, естественно, было уже не до убитого животного и не до относимых течением лодок.

Наконец, в августе удалось достигнуть земли—западного побережья Земли Франца Иосифа. Лодки причалили. Думать о дальнейшем продвижении не приходилось. Была только одна перспектива: новая зимовка в условиях полярной ночи, третья зимовка с того памятного дня, когда „Фрам“ отправился в свое смелое путешествие.

Первое, чем занялись оба товарища, была заготовка достаточного количества продовольствия на зиму. Погода благоприятствовала охоте на медведей, и оба охотника собрали богатую добычу. Подле их лагеря начали выситься целые горы мяса. В середине сентября

они приступили к сооружению хижины, при чем материалом служили глыбы гранита, в изобилии находившиеся на берегу. Весь мох, скудно произраставший между скалами, был собран, чтобы заткнуть скважины между гранитными глыбами, предназначавшимися служить убежищем путешественникам во время долгой полярной ночи. Нансен хорошо учитывал все трудности, которые им предстояло преодолеть. Надо было использовать всякий шанс, всякую возможность, чтобы встретить грядущую опасность в полной готовности.

Запасы продовольствия, расположенные перед домом и состоявшие почти исключительно из мяса, еще до наступления зимы стали привлекать целые стаи лисиц. Животные совершенно не обращали внимания на людей и жадно поглощали продовольственные запасы Нансена и его спутника, ибо никогда еще судьба не предоставляла им столь легкой и питательной пищи. Обычно им приходилось долго рыскать, чтобы раздобыть что-либо съестное, а здесь они находили готовый и обильный стол. Надо отдать справедливость лисицам: они сумели использовать ситуацию. В конце концов, они настолько обнаглели, что врывались даже внутрь помещения или же жадно заглядывали в дымовую трубу. Даже камни, бросаемые в них, и громкие крики путников их несколько не пугали. Стрелять же в них нельзя было, так как количество амуниции было крайне ограничено. Каждая пуля, каждая дробинка, каждый наперсток пороха были на строгом учете.

Наконец, наступила зима с ее бесконечной ночью, с ее страшными бурями, с ее ужасающим холодом. В хижине стоял такой ужасный воздух, что еле можно было дышать. Растопленный рыбий жир, которым пользовались для освещения и отчасти для отопления, издавал ужасное зловоние. Если же открывали форточку, то в хижине становилось страшно холодно. Попытки высунуть хотя бы кончик носа на воздух были

крайне рискованными: путники знали, что через несколько секунд нос будет отморожен.

Одежда обоих товарищей отвратительно пахла потом и жиром. Однако, не было никакой возможности хотя бы как-нибудь очистить ее. Так, утратив почти совершенно человеческий облик, они много месяцев пролежали в своей хижине. Аппетит их принял грандиозные размеры. Однако, обслуживать плиту и готовить пищу приходилось лежа в спальных мешках. Медвежатина и тюленина беспрестанно варились или, вернее, воняли на плите. Конечно, чувству брезгливости при таких условиях не могло быть места. Особенно угнетала путников удручающая скука. Нельзя было ни читать, ни писать: книг не было, а карандаш немедленно примерзал к пальцам. К счастью, их охватила необычайная сонливость. Им удавалось в общем спальном мешке спать ежедневно до 20 часов.

Бесконечно долго длилась зима. Лишь в мае 1896 г. можно было отправиться в дальнейший путь. Снова начались мытарства. Приходилось передвигаться по плывучему льду, перескакивая со льдины на льдину и волоча за собой тяжелый груз. Собаки издохли уже на обратном пути к Земле Франца Иосифа. На санях помещались: продовольствие, измерительные приборы, две складные лодки, палатки, спальные мешки и кое-какая посуда. Кожаные ремни, на которых тянули сани, казалось, издавали почти такой же стон, как и двое изможденных людей, волочивших тяжелую ношу.

Наконец, в середине июня удалось снова добраться до открытой водной поверхности. Прибой шумел и рокотал. На горизонте замаячила тонкая полоска, обозначающая, повидимому, близость земли. Нансен поднял паруса, и лодки, гонимые благоприятным ветром, пустились в путь. После многих недель нечеловеческого напряжения и страшных лишений, этот временный покой крайне благотворно отразился на обоих товарищах.

Вечером обе лодки были кое-как прикреплены к окраине льдины. Путники взобрались на довольно крутую ледяную глыбу, чтобы установить, где они приблизительно находятся.

Внезапно Иогансен воскликнул: „Боже, течение унесло лодки!“

Нансен тотчас же смотрит по направлению, куда указывает Иогансен. Он знает, сейчас решается вопрос о жизни и смерти. Ни минуты не задумываясь, он передает товарищу часы и, не скидывая одежды, прыгает в ледяную воду. Тяжело борясь с волнами, он старается плавком добраться до лодок, которые, к счастью, были привязаны одна к другой. Точно безумный, мечется Иогансен вдоль обрыва льдины. Вот он видит, что Нансен погружается на дно. Что делать? Прыгнуть ли вослед ему или остаться на льдине? Неразрешимый вопрос, минута нечеловеческого напряжения. Вот сейчас наступит конец, вот сейчас гибель...

Но в последний раз собирает Нансен свои слабеющие силы и могучим рывком добирается до лодок. Его тело уже совершенно окоченело. Он собирает всю свою энергию, и усилия оказываются не бесплодными. Ему удастся взобраться в лодку, но он потерял всякую чувствительность, члены его совершенно окоченели, и он падает на дно лодки. Но молнией пронизывает мозг мысль: „Нельзя сдаваться, еще одно усилие, чтобы взяться за весла. Надо грести, грести, иначе я замерзну!“ Ему уже кажется, что кровь в жилах застыла. Но и на этот раз воля побеждает. Он хватает весла и изо всех сил начинает грести. Совершается чудо: еще раз ему удастся спасти собственную жизнь и жизнь товарища.

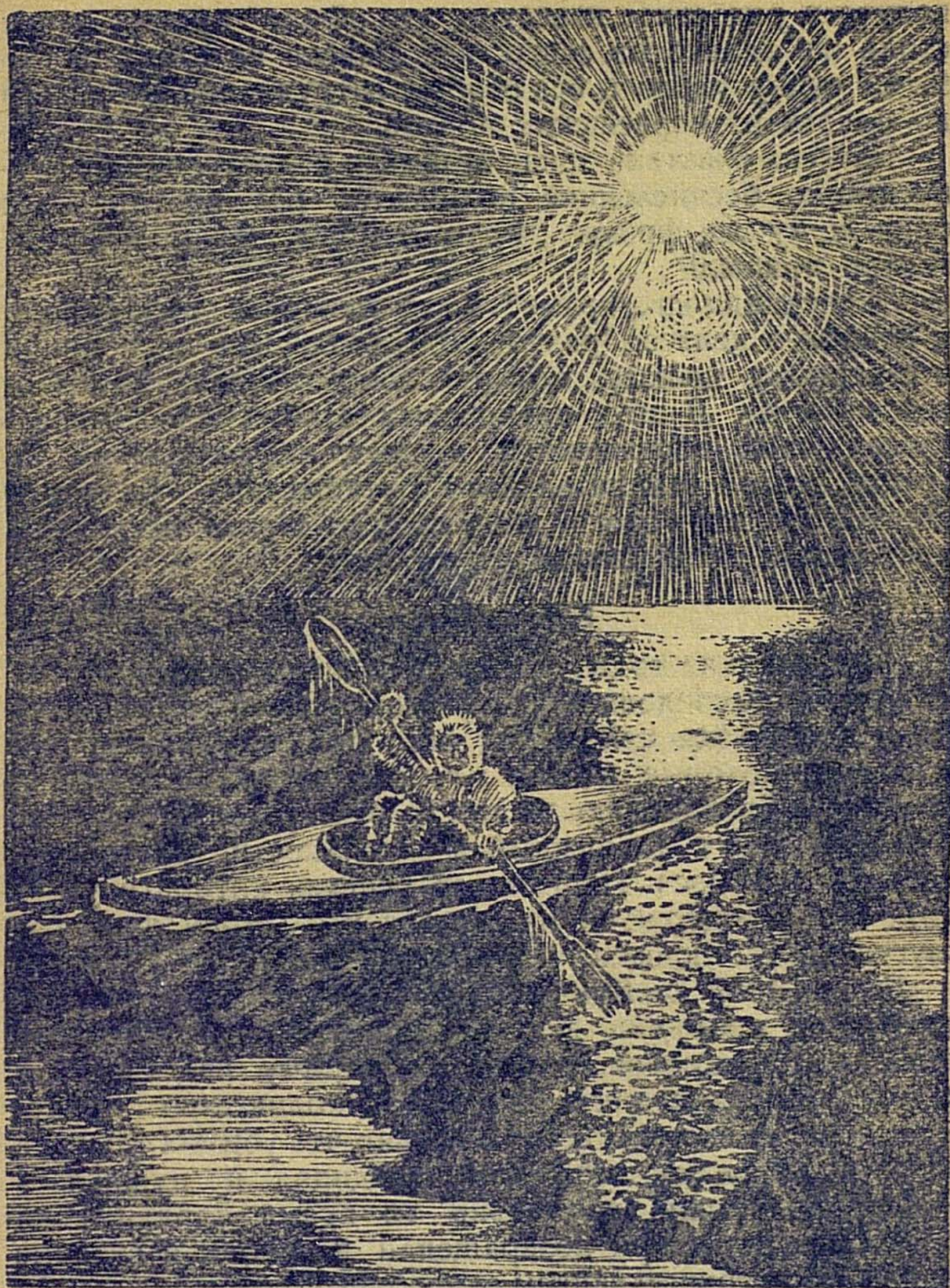
Несколько дней спустя лодки причаливают в гораздо более южном направлении к берегу. Иогансен прилег, чтобы поспать. Нансен орудует возле очага. Уже кипит в котле тюленьё мясо, как он вдруг решает на несколько

минут покинуть палатку, чтобы осмотреть местность. Над головой он слышит крики чаек. Внезапно до слуха Нансена доносится сильный лай. Кто это — лисица или, неужели, собака?!

Все явственнее, все слышней становится лай. Нансен стремительно кидается обратно в палатку, хватая свое ружье и бросается навстречу лаю. Вдруг он видит перед собою фигуру человека и неуверенно, колеблясь, идет навстречу ей.

Незнакомец испуганно останавливается. Он не знает — человек ли перед ним или дикое животное, настолько изможден Нансен. Лицо его покрыто толстым слоем пота и рыбьего жира. Все лицо его густо обросло волосами. На теле не одежда, а жалкое отрепье.

Осторожно, как бы не доверяя друг другу, оба протягивают руки. Представитель цивилизации, с которым пришлось столкнуться Нансену, оказался Джексон, руководителем английской экспедиции, расположившейся на Земле Франца Иосифа для географических исследований и изучения арктических стран. Новые знакомцы еще раз обмениваются крепким рукопожатием, и вскоре Нансен оказывается в прекрасно оборудованной палатке, в которой обитает Джексон. Затем они отправляются за Иогансеном, и вскоре оба исследователя получают возможность отдохнуть от тяжелых испытаний, пережитых ими, и приобрести более или менее цивилизованный вид. Несколько дней спустя подошел пароход. Нансен и Иогансен двинулись в обратный путь — на родину. Вот они прибыли в первый норвежский порт — Тромсэ. Нансен тотчас же дает телеграмму о своем благополучном возвращении. Однако, чудесное спасение его и его спутника все же его не особенно радует. Он все думает о судьбе „Фрама“ и оставшегося на судне экипажа. Эта мысль настолько владеет им, что он порою произносит совершенно бессвязные речи. Но вот, в одно прекрасное утро, в порту Гаммерфестон



получает радостное известие, что „Фрам“ проник почти столь же далеко на север, как Нансен на санях, и что затем судну удалось без особых затруднений добраться до одного из норвежских портов.

Нансена охватила такая безумная радость, что он беспрестанно бесчисленное количество раз повторял все одну и ту же фразу: „Фрам прибыл, Фрам действительно прибыл!“.

Экспедиция на „Фраме“ была наиболее планомерно и наиболее целесообразно подготовленная экспедиция к северному полюсу, которую когда-либо знала мировая история. В двух прекрасных книгах Нансен запечатлел свои переживания и опыт, собранный им во время этого замечательного путешествия. Безмерно смелый подвиг этого незнающего страха исследователя оказал неоценимую услугу науке.

Кук и Пири.

За последние годы, предшествовавшие войне, среди полярных исследователей разгорелся ожесточенный спор, длившийся целый ряд лет. Два американца, Кук и Пирри, которые в 90-х г.г. совместно исследовали северную Гренландию и затем рассорились, решили в 1907 и 1908 г. г., каждый в отдельности, достигнуть Северного полюса. Первым, об успехах которого узнал мир, был Фредерик А. Кук, тогда как Пирри лишь год спустя достиг полюса.

Летом 1907 г. Кук двинулся в путь. Свой зимний лагерь он соорудил в одном из наиболее северных поселений эскимосов, принял на службу ряд туземцев и велел им заготовить огромное количество продовольствия, в частности мясо только-что убитых тюленей и белых медведей, дабы его экспедиция не нуждалась в продовольствии, не только во время продвижения к полюсу, но и при возвращении к основной стоянке нашла достаточные запасы съедобного, которые дали бы

ей возможность собрать силы для возвращения в более цивилизованные области. Эскимосы принялись за охоту и убили 7 огромных нарвалов, которые дали 40.000 фунтов мяса и жира.

Жены эскимосов тем временем шили обувь из крысиных шкур, спальные мешки из меха тюленей и изготавливали из заячьего и лисьего меха теплое белье и чулки. Среди полярной ночи, в январе 1908 г., Кук заставил эскимосов продвинуться возможно далее на север и соорудить склад продовольствия на мысе Сабинэ. На спутника Кука — Франке, родом немца, была возложена обязанность заведывать исходной базой и наблюдать за нею, тогда, как сам Кук 19 февраля 1908 г. отправился в путь к полюсу.

В качестве спутников он пригласил двух наиболее преданных ему эскимосов. Продовольствие и самые нужные инструменты были погружены на пару саней, которые передвигались при помощи 26 хорошо тренированных и привыкших к холоду собак. 26 марта 1908 г. экспедиция покинула свою наиболее северную базу и двинулась к полюсу.

В первые дни погода и состояние льда благоприятствовали Куку. Сани, снабженные парусами, с бешеной быстротой мчались по ледяной равнине. До полюса оставалось 500 миль. Из вида путешественников уже скрылись последние очертания скал и гор, расположенных на твердой земле. Вешнее солнце ослепительно сияло над бескрайними просторами вечного льда и снега. Эскимосов охватил ужас. Стародавние религиозные традиции заставляли их думать, что они находятся в безопасности лишь до тех пор, пока еще виднеется земля. Как только они теряют землю из виду, они обычно тотчас возвращаются обратно, так как полагают, что попали в царство злых духов.

Кук, достигший тем временем 84° сев. широты, пытался убедить эскимосов, что туманные полосы на да-

леком горизонте, равно как и тени, бросаемые ледниками под влиянием лучей полярного солнца, являются не чем иным, как очертаниями земли. Благодаря этой хитрости, эскимосы согласились продолжать вместе с Куком путь к полюсу, который они называли „великим гвоздем“.

Приходилось торопиться изо всех сил. Лед уже начал давать весьма опасные трещины. Днем образовывались крупные полыньи, являвшиеся лучшим доказательством приближения того времени, когда лед тронется. Однажды ночью Кук вместе со своими эскимосами лежал в весьма искусно сооруженном из снега домике, как вдруг его схватили за плечи и громкий крик заставил его окончательно проснуться.

Не успел он вскочить на ноги, как уже увидел, что случилось. Льдина треснула как раз посередине их убежища. У его ног зияла широкая трещина, из которой гневно и бурно выбивались морские воды.

В конце марта Куку, несмотря на ряд новых трудностей, удалось достигнуть 85° сев. широты. Как раз в этот момент сильнейшая буря смела его хижину, сбила с ног обоих эскимосов и столь сильно прижала их ко льду, что они чуть не задохлись. Целые 29 часов Кук проводит под открытым небом и затем снова отправляется в путь. Вскоре ему действительно удастся открыть на западе новую землю, неотмеченную ни на одной карте. Эту землю он назвал Землей Брадлея. Как известно, поблизости от земли лед всегда бывает устойчивым. Благодаря этому Куку удалось уже 8 апреля проникнуть до 87° сев. широты, почти не страдая от дрейфующих льдов.

Однако, по достижении 88° положение внезапно снова становится катастрофическим. Перед путниками громоздятся огромные ледяные глыбы, а полярная буря сбивает их с ног, как бы они ни старались устоять против ее страшного натиска. Обоих эскимосов охватывает отчаяние.

Кук внимательно осматривает свои инструменты. До полюса осталось всего лишь 100 миль. Его охватывает робость. Но повернуть обратно теперь, когда заветная цель столь близка, — невозможно. „Продержимся лишь 5 дней“, — говорит он своим эскимосам, — „тогда мы достигнем великого гвоздя и сможем снова вернуться на родину, к нашим домашним. Я буду вас обильно, сколько бы вы ни потребовали, снабжать пищей, и ваши жены получают от меня в подарок наиболее драгоценные шкуры, добытые моей экспедицией“.

Ему удастся еще раз уговорить эскимосов. Даже совершенно изнеможденные собаки начинают проявлять признаки жизни. Мнится, будто и они инстинктивно почувствовали близость желанной цели. С удвоенной силой путешественники готовятся к последнему натиску на полюс. В полдень 19 апреля Кук еще раз устанавливает при помощи своих приборов, где он находится. Он — на 89° сев. широты. От полюса его отделяют лишь 29 миль. Кук глубоко потрясен. Эскимосы воют от радости, когда Кук им сообщает, что заветная цель близка. И спутники, и их верные собаки подкрепляют свои силы лишней порцией. Затем они пускаются в путь, чтобы в течение одного перехода добраться до полюса.

21 апреля 1908 г. Кук и его спутники, наконец, на полюсе. С лихорадочной быстротой сооружают они снежный дом и водружают на нем американский флаг. В течение трех столетий отважнейшие исследователи мира боролись за достижение этой таинственнейшей на земном шаре точки. Многие десятки кораблей потерпели в этой борьбе крушение. Сотни людей погибли во имя идеи достижения полюса. И вот, наконец, отважному исследователю удалось вступить на наиболее северную точку нашей планеты.

Целых два дня экспедиция пребывала на полюсе. Все измерения, предпринятые Куком, давали желанный результат, и не могло быть сомнения, что полюс дей-

ствительно достигнут. Кук тотчас зафиксировал свои наблюдения, положил свои записи в металлическую капсулю и зарыл ее в одной из ледяных глыб. Затем он изготовил ряд специальных таблиц, содержавших результаты всех его наблюдений и измерений, и заставил эскимосов заверить составленные им документы. После этого он двинулся на юг, в обратный путь, чтобы еще до наступления лета скорейшим путем достигнуть спасительного склада продовольствия.

Еще раз пришлось пройти 500 миль, отделявшие стоянку от полюса, но в обратном направлении. Собаки тем временем дошли до крайней степени изнурения. Путешественники также почувствовали резкий упадок сил. Две трети продовольствия были съедены. Снег уже таял, перемежающийся со снегом дождь и полярная буря затрудняли возвращение. Лед начал трескаться и вскоре тронулся. В конце мая Кук внезапно снова увидел новую землю. Это показалось ему неразрешимой загадкой. Он еще раз внимательно проверил свои карты и был вынужден признать, что он отклонился слишком далеко на запад и очутился недалеко от озера Принца Густава. Это открытие удручающе подействовало на него и его спутников. Итак, он оказался на целых 2° ниже того места, где был расположен его главный продовольственный склад. Виной тому был, несомненно, дрейфующий лед. Впрочем, быть может, была и другая причина — нечеловеческие усилия, которые пришлось им сделать в пути, притупили его способность ориентироваться. Он уж давно был бы в полной безопасности, если бы несчастный случай не отнес его так далеко от стоянки.

Надо было быстро принять решение. Ему предстоял путь на северо-восток длиною в 200 миль, если он хотел достигнуть мыса, на котором находился его склад. Выполнить это, при том упадке сил, который испытывали путешественники, было явно невозможно. Лед

с минуты на минуту становился все менее удобным для продвижения. Итак, единственным спасением было возможно скорее достигнуть твердой земли.

Едва лишь Кук осознал безнадежность своего положения, как он сейчас же решил отправиться на поиски наиболее удобного места стоянки. Времени оставалось крайне мало. Последние крохи пемикана были съедены. Однако, к счастью, удалось натолкнуться на медведя, который тотчас же был убит и использован в качестве пищи. Теплая кровь медведя необычайно благоприятно отразилась на людях и собаках, и лишь благодаря этому Кук рискнул попытаться на складной лодке переплыть залив Джонса, чтобы перезимовать на мысе Спарго. При исследовании берега путники натолкнулись на остатки древнего поселения эскимосов. Кое-как им удалось соорудить при помощи моржевых ребер, служивших крышей, некое пещероподобное жилище. Однако, пещеру надо было расширить и углубить. Инструментов не было, пришлось работать голыми руками. При этом путешественники натолкнулись на человеческий череп, который, несомненно, принадлежал эскимосу, скончавшемуся в этой пещере много лет тому назад.

Наибольшее внимание отныне приходилось уделять накоплению съестных припасов на зиму. Однако, в этом отношении дело обстояло весьма плохо. Правда, у Кука было охотничье ружье и несколько патронов. Но этими патронами приходилось пользоваться возможно более экономно, так как в конечном итоге никто не мог знать, насколько длительным окажется их пребывание в областях, столь далеко расположенных от человеческого жилья.

Но эскимосы, обладавшие весьма ловкими руками, быстро освоились с положением. Кругом было достаточно дичи. Гуси, куропатки и зайцы быстро становились жертвами эскимосов, орудовавших исключительно камнями. Из звериных шкур они изготовляли подобие лассо и таким путем овладевали добычей.

Однако, чтобы перезимовать надо было запастись крупной дичью. Для этого требовались гарпуны. Эскимосы изготовили их из моржевой кости, сделали из звериных шкур соответствующие шнуры и, наконец, использовали деревянные части саней для выделки лука и стрел. Металлические полозья саней послужили исходным материалом для изготовления острия копья. Снабженные этим скудным и примитивным вооружением, путники отправились на охоту за медведями и тюленями.

Когда стоянка была окончательно оборудована и собраны достаточные запасы продовольствия, наступила зима, и вскоре около стоянки появились нежеланные гости. Это были белые медведи, привлеченные запахом мяса. Они изрядно-таки попользовались запасами путешественников. Прогнать их не было никакой возможности, и они в течение многих недель осаждали хижину, так что ни один из путников не осмеливался выйти наружу.

Наконец, когда ушли медведи, появились вороны и крысы. Эскимосы обладали особым искусством: они умели как-то беседовать с животными, и вскоре между животными и ими установилось полное доверие. Поэтому эскимосы были крайне опечалены, когда зимние бури вынудили ворон полететь на юг, а крысы ушли в свои гнезда для многомесячной зимней спячки.

В середине февраля 1909 г. Кук покинул зимнюю стоянку, снабдил сани продовольствием на 30 дней и взял курс на восток. Однако, путь оказался более продолжительным, чем предполагалось. Продовольствие было на исходе. Кук и его верные эскимосы должны были в течение целой недели жевать ремни из тюленьей кожи, чтобы как-нибудь заглушить чувство голода.

Казалось, конец близок, как путники неожиданно натолкнулись на белого медведя. К счастью, у Кука сохранился еще один последний патрон. Ему удалось

убить медведя и основательно подкрепить совсем было упавшие силы. Около мыса Сабинэ эскимосы нашли зарытый в снегу труп тюленя. Рядом валялся мешечек с солью. Мясо издавало страшное зловоние, но, несмотря на это, было с жадностью поглощено.

Конец пути к зимней стоянке Кука — поселку эскимосов Анноаток — занял полные две недели. Последние дни Куку и его спутникам пришлось ползти на руках и ногах, чтобы вообще двигаться вперед. К счастью, в решающую минуту, когда все трое совершенно лишились сил, их заметили охотники-эскимосы и довели до стоянки.

Здесь Кука ждало страшное известие: стоянка, с таким трудом устроенная им, равно как огромный склад мехов стоимостью в 45 тыс. долларов, более уже не считались его собственностью. Оказалось, что его конкурент Пири летом 1908 г. двинулся в путь для окончательного покорения Северного полюса. На своем корабле „Рузвельт“ он проник высоко на север и там наткнулся на зимнюю стоянку Кука. Франке, оставленный Куком, в качестве управляющего стоянкой, тяжело заболел и отправился на корабль Пири, чтобы получить врачебную помощь. Однако, его туда не пустили. И лишь после того, как он согласился уплатить 1.000 долларов, Пири разрешил врачу пользоваться больным.

Пири тем временем расположился в лагере Кука совсем по-домашнему. Он назначил нового управляющего и предписал всем эскимосам впредь работать только на него, Пири, и не оказывать Куку, в случае возвращения, никакой помощи. Затем Пири в феврале 1909 г. с 22 спутниками и 133 собаками, запряженными в 19 санок, двинулся к полюсу. Погода благоприятствовала ему, как еще ни одному полярному исследователю. Кроме того, он весьма предусмотрительно выслал вперед специальные команды, которые устроили на пути ряд складов с продовольствием и затем вернулись

обратно. Состояние льда также было очень благоприятным, так что Пири в иные дни удавалось проходить по 40 км. 6 апреля полюс был достигнут. Три раза Пири пытался достигнуть полюса, и только третья попытка увенчалась успехом. Обратный путь прошел без каких либо затруднений. Уже 23 апреля ему удалось достигнуть одной из стоянок у мыса Колумбия. 2 дня спустя Пири был на борту „Рузвельта“ и мог отдохнуть от пути. Итак, путь к полюсу и обратно занял всего лишь 53 дня. Когда корабль Пири в середине августа достиг одного из северных портов, его ждала там крайне неприятная новость: Кук, которого он считал давно погибшим, не только вернулся но, судя по всем данным, за целый год до него достиг полюса.

В связи с этим, началась одна из отвратительнейших ссор, которую когда-либо знала история науки. Куку, которому эскимосы в Анноатоке, благодаря приказанию Пири, не оказали почти никакой помощи, с большим трудом удалось совершить длинный путь в 700 миль и добраться до поселка Уперनावик. Здесь ему пришлось целый месяц ждать, пока случайно зашедшее китобойное судно взяло его с собой. Судно шло в Данию. Однако, на Шетландских островах Куку удалось воспользоваться телеграфом и послать депешу в 2000 слов крупнейшей нью-йоркской газете — „Нью-Йорк Геральд“. Так как, однако, у него не было денег, то телеграмма пролежала у датского консула до тех пор, пока редакция не перевела телеграфно 3.000 долларов, нужных для оплаты телеграммы.

После этого Кук прибыл в Данию и на некоторое время поселился в Копенгагене. Мир тем временем уже узнал о блестящем успехе Кука. Виднейшие научные организации чествовали отважного исследователя. И вдруг, совершенно неожиданно для Кука, распространился слух, что Кук никогда не был на Северном полюсе и весь его рассказ является сплошным вымыслом.

Многие годы длился этот спор, который окончательно не разрешен до настоящего времени. Против Кука говорит то обстоятельство, что Пири представил в комиссию, расследовавшую этот вопрос, многочисленные доказательства и записи, свидетельствовавшие, что он действительно достиг полюса. Кук же не мог представить никаких доказательств, которые бы подтвердили правдивость вышеприведенного рассказа о его мытарствах и лишениях по пути к полюсу и обратно. Этим спор был решен, и большинство ученых склонно думать, что Кук действительно оказался шарлатаном.

По воздуху на полюс.

Экспедиция Соломона Андре на воздушном шаре.

Трагически закончилась попытка шведского инженера Соломона Андре совершить перелет на воздушном шаре из Дании к Северному полюсу. Еще до этого Андре приобрел славу неутомимого полярного исследователя и твердо надеялся, что при попутном ветре ему удастся достигнуть своей цели. Воздушный шар Андре назывался „Орел“. В то время никто еще не имел понятия об управляемых аэростатах. К обеим сторонам гондолы „Орла“ прикрепили весла, чтобы при их помощи дать воздушному шару при противном ветре необходимое направление. Расходы по снаряжению экспедиции принял на себя основатель нобелевской премии, Альфред Нобель.

Отлет шара состоялся 11 июля 1897 г. Направление ветра было настолько благоприятно, что инженер Андрэ несколько не сомневался в успехе своего предприятия. В гондоле „Орла“ находились три человека: инженер Андрэ, инженер Френкель и шведский физик Стриндберг. Был яркий солнечный день, когда „Орел“ плавно поднялся к небу и поплыл в северном направлении. Собравшаяся огромная толпа, с напряжением следившая за удалявшимся шаром, слепо верила в успех экспедиции. Ведь Андрэ был известен, как человек большого опыта, великой энергии и чуждый какого бы то ни было авантюризма. Уж он-то, наверное, доведет воздушный шар до цели!

Чтобы давать о себе вести, Андрэ захватил с собой 50 испытанных почтовых голубей, которые должны были, время от времени, доставлять сообщения о ходе полета. Из всех этих голубей вернулся только один, который через четыре дня после отлета шара доставил весть, что после 46-часового полета „Орел“ еще держится в воздухе и что на борту все благополучно. С тех пор никто больше не получал от „Орла“ никаких известий. Остальные голуби, повидимому, замерзли в пути или же были отнесены ветром в ледяную пустыню, а сам „Орел“, вероятно, тоже спустился в безлюдной Арктике, и экипаж его погиб ужасной смертью.

До самого последнего времени о судьбе экспедиции Андрэ доходили самые противоречивые слухи. Северные охотники утверждали, что они видели, как шар относилось к Белому морю. Другие передавали, что к ним доносились с берегов Гренландии ружейные выстрелы. Из этого было сделано заключение, что воздушный шар Андрэ, спустился в Гренландии, а члены экспедиции, чтобы поддержать свое существование, промышляли некоторое время охотой. Однако, берега Гренландии были тщательно исследованы всеми экспедициями, которые направлялись в те места в течение последующих лет, но никаких следов Андрэ и его спутников найти не удалось. Нигде не обнаружены также и остатки благополучного воздушного шара.

Все это привело к тому, что вокруг экспедиции Андрэ сложились легенды. Весть о таинственном, пропавшем без вести воздушном шаре докатилась даже до берегов далекого Сахалина. Царские ссыльные будто бы видели, что по воздуху несется горящий пар. Даже среди эскимосов и других полудиких северных народностей ходили слухи об отважных воздухоплавателях.

Вероятнее всего, что Андрэ, действительно, удалось пересечь Северный полюс, и его занесло к северо-амер-

риканским эскимосам. Темные и дикие эскимосы, никогда до этого не видевшие воздушного шара, сочли его за дьявольское навождение, уничтожили шар и убили Андре и его спутников.

Первый полет Амундсена.

После краха экспедиции Андре в течение многих лет никто не решался уже на повторный опыт. После империалистической войны, которая дала мощный толчок развитию авиации и воздухоплавания, среди полярных путешественников и исследователей все более и более укреплялась мысль, что полюс удастся достигнуть при помощи аэроплана или управляемого аэростата. Первым решился на такую попытку знаменитый норвежец Роальд Амундсен. На двух небольших гидропланах, с тремя человеками команды в каждом, вылетел он 21 мая 1925 г. из Шпицбергена по направлению к полюсу.

Вот как сам Амундсен описывает эту замечательную экспедицию:

„21 мая машины были приведены в полную готовность и выведены на лед. Баки наполнили бензином, погрузили снаряжение и все старательно разместили по заранее предназначенным местам.

Корпус аппарата имеет в длину 16 метров и разделен на 5 водонепроницаемых отделений. Для сообщения между ними служат небольшие люки. На носу помещается первое отделение, предназначенное для наблюдателя и навигатора. Здесь же размещены навигационные инструменты, морские карты и т. д. Второе отделение отведено пилоту. Благодаря тому, что здесь устроены рядом два сиденья, обеспечивается возможность полного и всестороннего наблюдения за аппаратами и моторами. Позади сидений находится довольно просторное помещение для багажа и провианта. Затем в средней части корпуса следует отделение с баками для бензина

и наконец кабина длиною в 3 метра, именуемая нами кают-компанией. Отсюда длинный и узкий ход ведет к хвосту нашего „Дорнье-Валя“.

В 1 ч. дня, когда оба самолета были готовы к старту, мы, как обычно, пообедали, с той только разницей, что решили на этот раз не тратить времени на послеобеденное курение. Мы переоделись, сложили чемоданы и снабдили их соответствующими надписями, чтобы они, в случае нашей гибели, могли быть доставлены нашим родным. Тем временем, кроме нас и наших остающихся на Шпицбергене товарищей, вокруг аппаратов собралось все население поселка Нью-Алезунда. Наши пилоты Риссер-Ларсен и Дитриксен еще раз осмотрели машины и сигнальные аппараты. В 4 ч. 15 м. мы пустили моторы, чтобы они достаточно нагрелись. В течение 45 мин. они медленно работали вхолостую.

Мы заняли наши места. Риссер-Ларсен, Бьеркнес вкратце обсудили виды на погоду. Каждый из нас еще раз проверил свой багаж. Под мерное гуденье моторов инж. Грин в последний раз осмотрел аппараты.

Было установлено, что мой аппарат, управляемый Риссер-Ларсеном, подыметя первым и полетит по направлению ветра прямо в фиорд. Дитриксен, пилот второго самолета, должен был следить за курсом, взятым Риссер Ларсеном, обождать, пока мы подыдемся, и затем следовать за нами.

В 5 ч. Риссер-Ларсен включил моторы. Они заработали изо всех сил. Риссер Ларсен кивает инж. Грину, который весело улыбается ему в ответ — обстановка кажется ему благоприятной. Мы обмениваемся последними рукопожатиями с остающимися товарищами. Монтер Фейхт заверяет нас, что все в порядке, и 720 лош. сил в полном нашем распоряжении. Он пускает 25 лош. сил, затем мгновение колеблется и, наконец, дает полный ход. Мы мчимся по льду к фиорду.

Согласно нашему плану, самолет направляется к гавани, а потом резким поворотом вырывается из фиорда. Перед нами с треском ломается лед. Риссер-Ларсен оглядывается, видит на поверхности воды обломки льда и ставит оба мотора на полную скорость. Мы поднимаемся против ветра и переживаем несколько тревожных минут. Если нам не удастся увеличить скорость, — нам придется снова повернуть самолет обратно на лед. Однако, мы уже оторвались от поверхности воды. Но все же мы не видим увеличения скорости. Внезапно мы начинаем мчаться все быстрее и быстрее. Теперь мы уже не сомневаемся, что нам удастся подняться. Несмотря на тяжелый груз, Риссер-Ларсен развивает такую скорость, что о возвращении на лед не может быть уже речи. Наконец, когда скорость полета достигла 120 км в час, мы стали заметно подыматься, несмотря на то, что вес самолета вместе с грузом равнялся 3 тоннам. Тем временем Дитриксен направил свою машину на лед, он, вероятно, заметил, как лед ломался под нашим аппаратом. Поэтому он развивает максимальную скорость и тоже отрывается от воды.

Когда наш самолет наполовину перелетел Кронсбей, Риссер-Ларсен сделал поворот, так что Дитриксен смог нагнать нас и мы бок-о-бок полетели к северу. На севере мы увидели параллельно берегу 5 глетчеров и море, совершенно свободное от пловучего льда.

Я собрался было приступить к навигационным наблюдениям, но вдруг увидел впереди густой туман. Это показалось нам мало благоприятным. Когда мы подлетели ближе, мы заметили, что туман стелется совсем низко над самым морем.

Риссер-Ларсен еще более увеличивает скорость, чтобы скорее миновать туманы. Наши самолеты сближаются, так как мы во что бы то ни стало хотим сохранить связь. Без особых усилий мы поднимаемся на все большую высоту. Вот мы уже достигли 600 метров и все

продолжаем подниматься. Наконец—1000 метров. Монтер Фейхт обращает внимание Риссер-Ларсена на то, какими маленькими уже кажутся суда, проходящие по морю. Мы решаем продолжать полет на той же высоте, но нас волнует вопрос, сможет ли Дитриксен последовать за нами. Если его аппарат отстанет от нашего, то что-то не в порядке. Но наши опасения, к счастью, не оправдываются.

Туман упорно держится. Он тянется далеко на север, запад и восток. Куда ни взглянешь—всюду туман. Это нам не по душе, но мы попрежнему твердо держим курс на север. Порой в густой стене тумана сквозят отдельные просветы. Но их недостаточно для планомерного наблюдения за ледяным полем. Однако, нам удается установить, что мы имеем дело с молодым льдом, совершенно непохожим на лед, виденный у восточного побережья Гренландии. Температура — 10° Ц. Уже два часа мы летим в тумане.

Наконец, туман кончается. Над нами ясно и безоблачно. Всюду под нами, на многие сотни километров, расстилается серебристо-белое, сверкающее на солнце ледяное поле. Повидимому, мы находимся под 83° сев. широты. Солнечный компас оказывает нам отличную услугу. Мы следуем в направлении, указанном им, и приступаем к наблюдениям. Скорость полета уже значительно уменьшилась благодаря резкому северо-восточному ветру. Риссер-Ларсен спускается ниже, надеясь, что там ветер менее порывист. Мы держимся на высоте 500 метров, но порой спускаемся и до 300 метров, чтобы ознакомиться с местностью на случай порчи моторов.

Состояние льда неблагоприятно для нас. Мы не видим между льдинами ни одной полыньи, которая была бы достаточно велика, чтобы гарантировать безопасный спуск. Поверхность льдин очень неровна и покрыта высокими сугробами снега. Итак, предсказания относительно возможности легкого и безопасного спуска

оказались ошибочными, и наш полет, следовательно, становится весьма рискованным.

Относительно последующих часов полета можно сказать и очень много, и очень мало. Мы мчимся на север. Каждый занят своим делом. Самолет движется ровно, лишь изредка его покачивает. Все еще нигде не видно земли. В 10 час. наблюдения показывают нам, что мы залетели слишком далеко на запад. Поэтому мы берем более восточный курс. Возможности спуска нигде не предвидится. Правда, порою мы пролетаем над полыньями, р.сщелинами и каналами. Но они слишком узки, чтобы можно было рискнуть спуститься.

22 мая в 1 ч. ночи Фейхт сообщает, что половина нашего запаса бензина израсходована. Мы решаем произвести спуск, чтобы окончательно установить, где мы находимся. В виду особых условий, в которых мы находимся, и близости полюса, мы не можем этого сделать в воздухе. Мы пролетаем как раз над рядом больших каналов. Риссер-Ларсен спрашивает, не спуститься ли нам. Однако, я опасаясь, что пловучий лед сомкнется раньше, чем нам удастся подняться, все же мы снижаемся до 100 метров, чтобы найти на одной из льдин подходящее место для спуска.

Пока мы еще заняты поисками, неожиданное обстоятельство заставляет нас спуститься на первом попавшемся месте: задний мотор отказывается работать. Впоследствии мы установили, что виною тому была не неисправность мотора, а воздушная яма, в которую мы попали. К счастью, как раз перед нами между высокими глыбами льда виднеется устье ответвления канала. Тяжесть самолета слишком велика, чтобы он мог лететь при одном моторе. Поэтому Риссер-Ларсен останавливает оба мотора и спускает аппарат на еще неокрепший лед. Сила падения уменьшается тем, что нос аппарата прижимается ко льду. Но все же положение остается весьма опасным, так как канал очень короток, извилист

и узок, а крылья аппарата повисли над глыбами льда. Чтобы совершенно остановить моторы, мы выключаем магнето. Конец канала заполнен глыбами льда, которые под тяжестью аэроплана погружаются в воду. Наконец, мы останавливаемся у самого конца канала. Нос аппарата упирается прямо в огромную глыбу, так что мы без труда можем выйти на берег.

Наш аппарат совершенно неподвижен. Мы пытаемся повернуть его, чтобы направить его в главный канал. Эта работа требует от нас страшного напряжения сил. Однако, пока мы заняты ею, канал, наподобие клешней рака, закрывается и мы оказываемся в ловушке. Дитриксен, видя опасное место, избранное Риссером-Ларсеном, и не зная, что мы совершаем вынужденный спуск, решил, что Риссер-Ларсен лишился ра судка. Сам Дитриксен спустился по другую сторону главного канала, где находилась сравнительно обширная площадка. Так как мы с нашего аппарата (№ 25) не видим аппарата № 24, то мы не знаем, спустился ли он и где находится его команда — Эльсворт, Дитриксен и Омдаль. Если пловучий лед замерзнет, то наш аппарат неизбежно погибнет, так как он окружен огромными ледяными глыбами.

Ночью мы занимаемся наблюдениями и устанавливаем, что находимся под 87 град. 47 мин. 42 сек. сев. шир. и 10 град. 19 мин. 5 сек. западной долготы. Ночью наш аппарат вмерзает в лед, и все попытки высвободить его оказываются тщетными.

22 мая после двухчасовой передышки мы начинаем готовиться к тому, чтобы, в случае гибели нашего аппарата, направиться пешком к мысу Колумбия. Риссер-Ларсен тщетно пытается разыскать аппарат № 24. Мы не знаем, где находятся наши товарищи, хотя нам и показалось, что н-подалеку раздался выстрел. Мы пытаемся расколоть большую глыбу и, таким образом, пробить себе путь. Однако, лед так быстро примерзает, что мы вскоре

сознаем всю безнадежность нашего начинания. Мы окружены огромными глыбами льда, среди которых совершенно невозможно повернуть аппарат.

Взвесив все возможности спасения, мы решили положить по глыбе, о которую упирался нос нашего аппарата, наклонную плоскость и, таким образом, создать как бы ледяной мост длиной в 100 метр. Риссер-Ларсен работает топором, Фейхт — якорем, а я — длинным ножом, прикрепленным к шесту. Работа требует от нас чрезвычайных усилий, но другого выхода нет. Ночью температура спускается до 12 град. Становится холодно, и спать в спальных мешках оказывается невозможным. Риссер-Ларсен устраивается на носу лодки, Фейхт в кают-компании, а я — в помещении пилота.

После обеда погода совершенно прояснилась. Внезапно мы, к великой нашей радости, увидели неподалеку флаг, водруженный командой аппарата № 24 на высокой глыбе. В ответ мы также водрузили на двух длинных шестах наш флаг. При помощи сигналов, мы осведомили друг друга о нашем положении и узнали, что № 24 получил пробоину, глубоко зарывшись при спуске хвостом в снег. Однако, благодаря непрекращавшейся днем и ночью работе насоса, его все же удалось спасти от затопления и вытащить на лед.

Чтобы обеспечить себе два пути к спасению, команда № 24 также беспрестанно старалась сохранить аппарат в таком виде, чтобы им можно было воспользоваться для обратного полета. Мы продолжали поддерживать сношения путем сигналов. Постепенно, благодаря передвижению пловучего льда, наши стоянки значительно приблизились друг к другу.

25 мая мы видели много тюленей, однако, от охоты на них, к сожалению, пришлось отказаться. На следующий день мы заметили, что команда № 24 собирается перебраться к нам. Они, видимо, отказались от мысли привести собственными силами свой аппарат в пригод-

ное для старта состояние. Мы видим, как они пытаются перебраться к нам по неокрепшему еще льду канала, чтобы съэкономить, таким образом, 24 часа, которые потребовались бы для обхода канала. Мы с тревогой следим за их продвижением. Они медленно приближаются к нам. Риссер-Ларсен и я пытались было выехать навстречу на складной лодке, но в это время они исчезли на высокой глыбой льда.

Последовали страшные для нас минуты, когда до нашего слуха донеслись крики Дитриксена и Омдаля о помощи. Благодаря тяжелому грузу, который они несли на себе, лед не выдержал, и они очутились в воде. Течение относило их в сторону прямо под лед. Эльсворт, который был еще на берегу, поспешил на помощь и вытащил Дитриксена. Затем они соединенными силами спасли Омдаля, который уже был на волосок от гибели. Мы не могли поспешить к ним на помощь, так как вода была покрыта тонким слоем льда. Чтобы воспользоваться нашим парусиновым каюком, пришлось бы предварительно уничтожить этот ледяной покров.

Нельзя сказать, как безумно счастливы мы были, когда из-за ледяной стены перед нами показались головы наших товарищей. Дитриксен и Омдаль были тотчас же отправлены в кают-компанию, где мы их напоили горячим какао и заставили переодеться в сухое платье. Своему спасению они обязаны только тому обстоятельству, что на пути в Тромсэ случайно приобрели спасательные круги и пробковые жилеты.

Теперь мы все в шестером приступили к постройке дороги для нашего № 25. Сперва мы стали удалять тяжелые ледяные глыбы, потом льды поменьше и, наконец, самые маленькие. При этом мы старательно заполняли все ямы и выбоины снегом. Вечером 27 мая путь был готов. Мы приготовили моторы к старту. Так как мы не хотели тратить слишком много времени на колку и выравнивание льда, то наша наклонная поверх-

ность вышла несколько крутой. Наконец, № 25 был освобожден от льда, и Риссер-Ларсен двинулся прямо вперед, вверх по наклонной плоскости. Однако, ему не удалось самому достигнуть вершины и пришлось прибегнуть к нашей помощи. Несколько минут спустя нам удалось временно передвинуть самолет в другое место, расположенное в 100 метрах от льдины, находящейся подле канала и имеющей протяжение не менее 200 метров. Таким образом, аэроплан был по крайней мере, избавлен от той опасности, которая ему неминуемо угрожала, если бы плывучий лед замерз.

С тех пор, как мы соединились, мы часто стали обуждывать дальнейшие перспективы. Наша главная задача состояла, как известно, в географическом обследовании норвежской части Ледовитого океана при помощи самолета. До 80 град. 30 мин. мы не видели никакой земли. После этого воздушные течения отнесли нас до 87 град. 23 мин. Наконец, сильный юго-восточный ветер, державшийся в течение нескольких дней, отнес льдину, на которой мы находились, до 87 град. 33 мин. Уже самая глубина моря свидетельствовала, что дальше на севере земли быть не может. Опыт нам показал, что совершенно невозможно найти место спуска, которое позволило бы нам с точностью определить положение полюса. Следовательно, продолжение нашего полета на север означало бы только, что мы где-то вблизи полюса перелетим Ледовитый океан. Это имело бы столь сомнительное научное значение, что ради этого не стоило рисковать жизнью. Поэтому мы сочли нашим долгом отправиться обратно к Шпицбергену, держа при этом курс на восток, чтобы пролететь над такими областями, которые обычно на карте отмечаются белой краской, так как они совершенно еще не исследованы.

Эльсворт, Дитриксен, Омдаль и Фейхт направились к № 24, чтобы подробно осмотреть его. В виду изменения нашего первоначального плана, мы решили для

обратного полета воспользоваться только одним аппаратом, но вместе с тем нам хотелось сохранить обе машины в пригодном для полета состоянии на случай, если одна из них испортится при неудачном старте. 30 мая Дитриксен и Омдаль перетащили с № 24 баки с бензином и провиант. Мы ясно заметили новое передвижение льда. Мы стали ждать, пока откроется канал, чтобы с воды подняться на ледяной покров толщиной в 6—7 дюймов. Мы полагали, что лед достаточно крепок, чтобы выдержать тяжесть аэроплана. Риссер-Ларсен и Дитриксен обозначили место старта и принялись за очистку льда. Это была весьма утомительная работа. Наклонная плоскость, положенная нами, 2 июня была совершенно закончена, но, к сожалению, благодаря наступившему потеплению, лед стал совсем рыхлым.

Наша первая попытка не удалась. Под тяжестью аппарата лед проломился. Ночь мы провели на воде. В этот день я занес в свой дневник следующие слова: „Положение весьма серьезно“. В 1 час ночи караульный разбудил Риссера-Ларсена. Он выбежал на лед, так как услышал, что аэроплан издает треск, подобно судну, затертому льдами. Повидимому, наружному покрову аппарата угрожала серьезная опасность. Мы были твердо убеждены, что машина погибнет. Эльсворт, Дитриксен, Фейхт и я выгрузили провиант и снаряжение на берег, а Риссер-Ларсен и Омдаль изо всех сил старались в это время разрубить лед там, где давление его было сильнее всего. Через несколько минут нам удалось избавить аппарат от угрожающей ему опасности. Мы соединили наши силы, чтобы передвинуть самолет на другое, более безопасное место. К счастью, движение льда прекратилось.

3 июня мы приготовили новое место для старта, но ветер был несколько слаб, что не позволил нам сделать короткий старт. Мы не рисковали дольше оставаться на этом месте и решили сделать попытку проникнуть

туда, где находился № 24, так как там движение льда было слабее. Кроме того, там имелась большая полынья, которой мы надеялись воспользоваться, как продолжением нашей 200-метровой дороги. Риссер-Ларсен осторожно направил аппарат вперед, чтобы достигнуть безопасного места, но в тесном проходе между ледяными глыбами его постигла неудача. Новый лед так напирал со всех сторон, что некоторые льдины легли на пути аппарата. Риссер-Ларсен увеличил скорость, так как надо было во что бы то ни стало прорваться вперед.

Внезапно аппарат останавливается, и мы видим, что хвост его торчит высоко в воздух. Лед не может выдержать тяжести, и нос аппарата проваливается под лед. Мы выскакиваем и стараемся изо всех сил разрубить глыбы, навалившиеся на нос аппарата. Дело идет о жизни и смерти. Риссер-Ларсен развивает максимальную скорость. Наконец, еще несколько толчков, и путь свободен. Мы пытаемся взять другое направление, но рыхлый лед страшно мешает нам.

С новыми надеждами мы приступаем к удлинению намеченной нами дороги. Это требует от нас невероятных усилий. На протяжении 300 метров мы повсюду наталкиваемся на примерзшие глыбы льда. Наша работа началась в 2 часа ночи и продолжалась около 24 час. Но вот путь готов. Нам приходилось все время прижимать аппарат носом ко льду. Лед поминутно давил на аэроплан. Мы откалывали и отпиливали и все время утрамбовывали его, так как боялись, что снизу может выплыть крупная льдина.

Мы решили работать до 15 июня. В этот день нужно принять важное решение — бросим ли мы № 25 на произвол судьбы и направимся пешком к мысу Колумбия, или же останемся здесь в надежде, что до истощения наших продовольственных запасов все же откроется какой-нибудь удобный для подъема канал. Пока что продовольственная норма была понижена до 3 галет.

на человека в день. Зато к какао каждому добавлялась чайная ложка сухого молока и, кроме того, давалось по 10 таблеток солодового молока. Наше настроение было отличное. Во время работы мы беспрестанно пели и шутили.

5 июня Риссер-Ларсен и Дитриксен отправились на лыжах в поиски, чтобы найти большую льдину, на которой можно было бы соорудить путь для старта. К этому времени мы убедились, что бороться со льдом подле канала бессмысленно: стоит нам лишь пошевелиться, и лед снова напирает на нас со всех сторон. Нас все время окружал густой туман. Все же нашим пилотам удалось в момент, когда проглянуло солнце, увидеть льдину, на конце которой виднелась ровная плоскость длиной 600 метров, вполне пригодная для наших целей. Они поспешили туда, но вскоре туман все заволок. Они немедленно оповестили нас, и мы решили, что лучшим выходом из положения было бы перетащить туда наш № 25. Для этого потребовалось бы два дня работы, т. к. льдина находилась от нас на расстоянии 800 метров.

6 июня наши надежды снова оживились, так как нам удалось благополучно переправить машину на ближайшую льдину. Однако, когда мы вечером вернулись, то заметили, что пловучий лед снова начинает нажимать на нос аппарата. У нас не оставалось даже времени пообедать, так как тотчас же пришлось приняться за работу. Мы включили мотор, и машина двинулась вперед. На этот раз счастье нам улыбнулось, и нам снова удалось спасти аппарат. Вернувшись на место работы, чтобы закончить дорожку для старта, мы увидели, что она совершенно уничтожена надвинувшимися ледяными глыбами. Мы наскоро едим, опять пускаем машину полным ходом, так как лед быстро приближается к ней и на этот раз нам удастся благополучно переправить аппарат на намеченную льдину. За тяже-

лую работу, сделанную нами, мы вознаграждаем себя лишним куском пищи.

7 июня мы пробиваем путь через ледяной вал толщиной в 12 футов и строим мост через довольно широкую расщелину. Затем мы переправляем машину на следующую льдину. Эта переправа потребовала большого напряжения нервных сил, так как нам пришлось полным ходом мчаться по мосту, который явно не мог выдержать тяжести аппарата. Однако, и на этот раз сошло. На другой стороне нет ровной местности, а у нас уже нет больше сил, чтобы снова приняться за работу. Затем мы сооружаем новый мост до следующей льдины. На этот раз нам никакой опасности не угрожает, так как под мостом находится большая ледяная глыба.

8 июня мы пробуем произвести старт, но нам мешает мокрый снег. Мы решаем убрать его и проложить путь шириною в 12 м и длиною в 600 м с таким расчетом, чтобы нам пришлось передвигаться по ровной поверхности льда. По некоторым признакам, мы заключаем, что вскоре подле нашей льдины откроется новый канал. Ночью мы не смыкаем глаз, чтобы не упустить момента. Утром приступаем к уборке снега, но вскоре замечаем, что наша льдина состоит из ряда мелких смерзшихся льдин и поэтому для старта совершенно непригодна. Мы снова начинаем утрамбовывать лед, чтобы придать ему больше крепости. Пока мы заняты этим делом, мы видим, как над нашими головами на северо-запад пролетели морской попугай и два диких гуся. 15 июня мы уже привели в порядок 500 м, как вдруг целая треть нашей стартовой дорожки была залита водой, выбившейся из трещины. Мы все же пытались произвести старт, но аппарат развил недостаточную скорость. Тогда мы решили избавиться от всего излишнего груза. Этого груза было, правда, не очень много, но все же нам пришлось пожертвовать нашим

платьем, фотографическими аппаратами, ружьями, лыжами, складной лодкой и частью продовольствия. На всякий случай, мы оставили себе дробовик, чтобы в Шпицбергене, в случае необходимости, охотиться за птицами. Благодаря этим мерам, вес самолета пошел до 1900 кг. Мы снова попробовали произвести старт, но неудачно, так как царил полное безветрие.

На онец наступил решительный день — 15 июня. Температура упала до -3°Ц. , и слабый юго-восточный ветер значительно улучшил наши шансы. Мы расселись по местам и стали согревать моторы. Полчаса спустя мы открыли вентиль. Мы остро ощущали все значение этой минуты. Аэроплан медленно двигается вперед. Мы напряженно думаем о том, что лед может не выдержать и подломиться. Аппарат хорошо слушается руля направления. Это помогает пилоту миновать бугры, задерживающие движение. Мы пробежали 100, 200, наконец, 300 м и приближаемся к концу дорожки. Правда, не с полной скоростью, но достаточно быстро, чтобы переправиться через канал шириною в 2 м. Наконец, мы в воздухе. Всякий может себе представить, что мы испытали в эту минуту. Мысленно мы уже виде и себя дома, так слепо доверяли мы нашим моторам.

Обязанности пилота исполняет Дитриксен. Он держит курс на Хенлопен. Ветер дует с юго-востока. Нас окружает густой туман, и мы вынуждены подняться. Благодаря этому, мы выходим из полосы тумана и можем снова пользоваться солнечным компасом. Дитриксен поминутно делает наблюдения, чтобы установить степень отклонения и при помощи Риссера-Ларсена направляет курс полета. Теперь мы находимся уже на высоте 1000 м и окончательно освобождаемся от тумана. Моторы работают отлично. Мы перестаем придерживаться голодной нормы и лакомимся шоколадом.

Хватит ли у нас бензина. — Вот вопрос, волнующий нас, так как мы для уменьшения груза взяли очень

небольшой запас бензина. Омдаль вместе с Дитриксом контролирует расходование бензина и сообщает о результатах Риссер-Ларсену. Теперь мы уже уверены, что нам удастся достигнуть цели. Под $81^{\circ} 30'$ мы снова попадаем в туман. Мы уже приближаемся к земле, но не стараемся лететь над туманом, так как быть может в силу нехватки бензина нам придется произвести вынужденный спуск. Поэтому Риссер-Ларсен летит прямо через туман, который на этот раз не очень густ и позволяет нам кое-как ориентироваться.

Но вот туман снова начинает сгущаться, и мы долгое время летим на высоте 5—10 м. Мы развиваем наибольшую скорость, затем поднимаемся несколько выше и видим вдали горы Шпицбергена. Наш полет на Северный полюс закончился. Ветер все крепчает. Под нами бурное море. Мы держим курс на Нордкап, чтобы возможно скорее достигнуть земли.

В это время Риссер-Ларсен замечает, что стабилизатор почти отказывается действовать. Спуститься на воду весьма рискованно, так как волны становятся все грознее. Поэтому мы стараемся как можно дольше оставаться в воздухе. Фейхт и Омдаль пытаются обнаружить причины порчи, но ничего не могут сделать. Наконец, стабилизатор совершенно отказывается служить. Некоторое время Риссер-Ларсен пользуется рулем направления, но толчки ветра так усиливаются, что лететь мы больше не можем. Мы начинаем спускаться. Пятеро из нас садятся в кают-компанию, чтобы нос аппарата возможно выше выдавался из воды. 30 минут мы мчимся по бурному морю и, наконец, пристаем к западному побережью Нордкапа.

Оказывается, что у нас имеется еще 100 литров бензина, которые при нормальных условиях помогли бы нам долететь до района, в котором несет караульную службу наш вспомогательный пароход „Хобби“. Я не могу описать те чувства, которые охватили нас, когда

мы снова почувствовали под ногами твердую почву. С утра мы ничего не ели, кроме трех галет, двух кусочков шоколада и чашки какао. Разумеется, тотчас же был пущен в ход примус.

Вдруг кто-то из нас кричит: „Корабль, корабль!„ И действительно, мы видим, что к нам приближается небольшое звероловное судно. Мы все выскакиваем из кают-компаний и выбегаем на берег. Это был „Силайф“ („Морская Жизнь“) из Балтсфиорда, руководимый капитаном Нильсон-Волланом. Нас встретили исключительно радушно и всячески ухаживали за нами. 19 июня в 1 час дня мы прибыли в Кингсбей, где встретились с пароходами „Геймдалем“ и „Хобби“ и двумя аэропланами. Благодаря исключительному гостеприимству и заботливому уходу начальника угольной станции Кнудсена, наши упавшие силы быстро восстановились“.

Полет „Норвегии“.

Итак, Амундсену все-таки не удалось достигнуть полюса на аэроплане. Этой цели добился в мае 1926 г. американский летчик Бэрд. Он прилетел в Кингсбей и после некоторых приготовлений вылетел дальше на своем аппарате по направлению к северу. Без особого труда достиг он полюса, сделал над ним несколько кругов и после 15-часового отсутствия вернулся обратно в Кингсбей.

В это время там шли приготовления к отплытию дирижабля „Норвегия“, на котором все тот же неутомимый Амундсен готовился лететь к полюсу. Отлет состоялся 11 мая.

„Первые полчаса, — рассказывает Амундсен, — наш полет шел вдоль западного побережья Шпицбергена. Как ни прекрасна была эта часть пути над ледниками и озаренными ярким солнцем ледяными горами, однако,

все наше внимание было обращено на регулирование работы моторов нашего корабля — „Норвегии“. Вскоре мы пролетели мимо Датского и Амстердамского островов. Солнечный компас был направлен на Северный полюс. Как только мы покинули Кингсбей, тотчас же каждый принялся за свою работу. Вспоминая теперь о тесноте, царившей в нашей маленькой кабине, я почти не понимаю, как вообще можно было там работать. Повсюду были расставлены приборы, необходимые для контроля над дирижаблем и над работой моторов, рулевого управления и клапанов. Посредине кабины над картами, изображавшими изогоны ¹⁾ неисследованных областей, работал Риссер-Ларсен. К нашему удивлению, выяснилось, что эти изогоны были нанесены совершенно правильно, и они оказались весьма полезным вспомогательным средством, когда туман делал невозможным пользование солнечным компасом.

Радиостанция также помещалась в кабине, и на деревянной пластинке Мальмгрен составлял свою карту погоды, на основании сведений, поступавших к нам беспроволочным путем. Наши радио-телеграфисты, Готвальд и Сторм, были по горло заняты принятием радио-сообщений о погоде и отправкой телеграмм газетам. Необходимо также упомянуть о нашей собаке „Титино“: она была единственным существом женского пола на нашем дирижабле. Наш багаж, состоявший из пемикана, сухарей, 30 термосов, теплой рабочей одежды и проч., также помещался в и без того переполненной кабине.

Вскоре мы увидели полярный лед. Облака исчезли, кругом виднелись лишь синее небо и сверкающий лед. Затем исчезли из виду вершины северного Шпицбергена, и под собой мы видели только лед и лед. Несмотря на результаты нашей экспедиции 1925 г., мы

¹⁾ Изогоны — линии одинакового магнитного отклонения.

все же жадно старались найти где-либо следы земли. Однако, лед выглядел совершенно так же, как год тому назад. Его поверхность была во всех направлениях покрыта глубокими трещинами. Все мы, особенно участники экспедиции 1925 г., были рады, что находимся не на аэроплане, так как трещины на льду были очень узки, с острыми зубчатыми краями, и почти все покрыты вновь образовавшимся молодым ледком. Несмотря на низкую температуру, мы, благодаря солнцу и теплой меховой одежде, не испытывали холода. Внутреннее тепло мы черпали из многочисленных корзин, подаренных нам нашими друзьями в Кингсбее и содержащих мясо, пирожные и бутерброды. До банок с пекиканом и сгущенным молоком нам не пришлось даже дотронуться. Так, развивая скорость 80 км в час, мы пролетели на высоте 360—450 м большую часть расстояния между Кингсбеем и 88° северной широты. От 83° по 84° северной широты мы часто видели следы полярных медведей и нескольких тюленей.

В знак памяти о нашем последнем полете мы, пролетая на 87° 45", замедлили ход моторов, так как в этом месте в 1925 г. спустились наши аэропланы. Для Риссер-Ларсена, Омдаля, Эльсворта и меня это был момент торжественных воспоминаний, когда мы с высоты нашего дирижабля смотрели на бескрайний полярный лед, среди которого нам пришлось год тому назад прожить целых 25 дней. На 88° мы натолкнулись на стену тумана, так что нам пришлось подняться сперва на 540, а потом на 900 м, чтобы перелететь ее. Под нами колыхался туман, точно белесый океан ваты. Нас охватило чувство разочарования, и мы невольно поставили себе вопрос: неужели нам придется пролететь над Северным полюсом и над неисследованной областью, растянувшейся за ним, в этой густой пелене тумана?

Два часа пришлось лететь в тумане, но беспроволочное сообщение из Ставангера (сев. Норвегия) посу-

лило нам благоприятный ветер для полета по направлению к Номе. Небольшие просветы в густой пелене тумана порой давали нам возможность убедиться, что земли под нами нет.

Итак, мы быстро приближались к полюсу, и, к великой нашей радости, неподалеку от полюса победно проглянуло солнце. 12 мая около 1 часа ночи мы перелетели через полюс, и со всех сторон перед нами открылась самая северная часть земного шара.

Полет через туман был весьма неприятен, так как воздух стал крайне холодным. Чтобы предохранить ноги от замерзания, нам пришлось обуться в сапоги, набитые особым сортом травы. Несмотря на теплую одежду, мы все более или менее страдали от холода, особенно когда приходилось голыми руками касаться навигационных и других инструментов. Дневник Эльсворта свидетельствует, что несмотря на волнения, связанные с такого рода путешествием, нас порой охватывало чувство однообразия. Так, у него встречается меланхоличное замечание: „О, какое чувство пустоты“. В другом месте говорится: „Вокруг нас мертво, только ветер и тучи“... Но бывали также приятные инциденты, оживлявшие однообразие нашего путешествия. Около 11 час. вечера мы получили телеграмму от главного директора Норвежского телеграфного управления, извещавшую нас, что начальник нашей радиостанции награжден золотой медалью. Мы чокнулись с нашим товарищем чашкой чаю и отправили по радио благодарственную телеграмму. Незадолго до того, как мы достигли полюса, наступил день рождения Эльсворта. Находившийся на дирижабле представитель печати Рамм сообщил об этом по радио, и вскоре от наших друзей из Кингсбея стали поступать поздравления на имя Эльсворта. За его здоровье мы также осушили по чашке чаю, при чем сам Эльсворт пил из чашки, которой пользовался Амундсен во время экспедиции на Южный

полюс. Спрашивается только, не слишком ли мы потопились, празднуя день рождения Эльсворта. Ведь мы перелетали с одного полушария на другое. Поэтому один день пропал, и мы, повидимому, слишком рано отпраздновали его рождение. Чтобы исключить всякую возможность ошибки, мы отпраздновали его еще раз.

Наблюдения, произведенные во время полета (пеленгование) при помощи радиостанций в Кингсбее и Грин-Гарборе, и показания солнечного компаса дали нам возможность установить, что мы достигли Северного полюса 12 мая в 1 ч. 30 мин. ночи по западно-европейскому времени. Астрономические наблюдения долготы почти совершенно совпадали с результатами наших измерений, при чем измерения скорости мы проверяли наблюдениями широты. Итак, мы успешно долетели от меридиана Кингсбея до Северного полюса. Мы измерили положение солнца и после этого твердо убедились, что действительно достигли нашей цели. Мы тотчас же спустились на 90 метров над морем и установили, что ледяной покров на полюсе имел совершенно такой же вид, как и в остальных местах нашего полета. Можно только отметить, что здесь во льду было меньше трещин и не было заметно ни малейших признаков жизни. Куда мы ни обращали взор, под нашей „Норвегией“, столь блестяще выполнившей первую часть задачи, всюду расстилалось лишь бесконечное ледяное поле, озаренное лучами полуночного солнца и прерывавшееся небольшими полыньями.

Мы замедлили скорость полета и открыли один из иллюминаторов, чтобы совершить церемонию, о которой так долго и так страстно мечтали. Команда обнажила головы, и Амундсен скинул норвежский флаг, врученный ему в Норвегии королевской четой. Затем Эльсворт сбросил американский флаг, полученный им от президента Соед. Штатов и, наконец, полковник Нобиле — итальянский. Медленно падали пестрые флаги в прони-

занном солнцем воздухе и наконец вонзились в лед. Читатель хорошо поймет, что почувствовали мы, видя, как там, под нашим кораблем, весело развеваются на ветру три флага.

С умеренной скоростью „Норвегия“ облетела вокруг полюса и затем пустилась в дальнейший путь. Моторы были пущены полным ходом, и каждый член экспедиции снова принялся за работу. Впервые после начала нашего полета „Норвегия“ взяла курс на юг, при чем солнечный компас был установлен на мыс Барроу. До сих пор мы пролетали над такими областями, которые в той или иной степени были исследованы. А теперь под нами расстилалась самая большая из совершенно неизвестных человеку областей мира. Чтобы попасть на исследованную землю, нам оставалось преодолеть расстояние в 2.400 км. Какие тайны сокрыты в этой загадочной области? Удастся ли нам постигнуть их, и если удастся, то достигнем ли мы благополучно берега, чтобы поведать миру обо всем виденном нами?

Пока наш полет проходил вполне благоприятно. Никаких существенных изменений не было. Все тот же лед, озаренный яркими лучами солнца, которое лишь изредка затемнялось небольшой тучей.

Наш радио-аппарат работал без перебоев. Мы принимали сообщения о погоде и рассылали газетам наши радио, так что скоро весь мир узнал о церемонии водружения флагов на полюсе и о наших первых впечатлениях от полета над американской частью полярной области. Мы были настроены крайне оптимистически и уже начинали надеяться, что наш полет окончится без всяких приключений и так же счастливо, как он начался. Однако, вскоре мы убедились в противном.

Ранним утром часть команды, непрерывно работавшей с момента нашего отлета из Кингсбея, попыталась немного поспать. Они улеглись в меховых спаль-

ных мешках, размещенных в узком коридоре, проходившем по килю корабля. Однако, холод и шум машин не дали им возможности уснуть.

12 мая в 7 час. утра мы достигли ледяного полюса и таким образом разрушили убеждение о его неприступности. 16 человек смотрели сверху на это неисследованное место, и в этот момент мы хорошо поняли, почему было невозможно или во всяком случае крайне трудно достигнуть ледяного полюса иным путем помимо воздушного. Во льду зияли глубокие трещины, и всюду валялись огромные ледяные глыбы. Казалось, что здесь только что сражались гиганты, швыряя друг в друга огромными льдинами.

Достигнув 86 град. сев. широты, мы попали в густой слой тумана. С этого момента начался период тяжелых волнений, не прекращавшихся до нашего прибытия в Теллер. О сне нечего было и думать. Трудности, ожидавшие нас, еще только начались. Когда мы попали в туман, наш корабль летел на высоте приблизительно 300 м. Как и прежде, мы попытались выбраться из тумана, поднявшись выше его. Это нам удалось, и через некоторое время мы увидели тень нашего корабля на густой пелене тумана. Однако это нисколько не обрадовало нас, так как положение наше было крайне опасным. Порою оно казалось нам даже катастрофическим. Пролетев некоторое время в тумане, мы заметили, что радио-аппарат отказывается работать. Мальмгрен не мог уже более принимать сообщений о погоде, в которых мы в данный момент нуждались более, чем когда-либо. Порча радио-аппарата лишала нас возможности делать весьма важные для нас пеленгования. Порча, повидимому, частично вызывалась атмосферным электричеством и, частично, оледенением нашей 150-метровой антенны, свисавшей под кабиной. Итак, наше чудесное радио-оборудование оказалось в этот момент совершенно бесполезным. Последнее сообщение, приня-

тое нами из Аляски, сообщало о затяжном циклоне над Беринговым морем. Мы приложили все усилия, чтобы сохранить связь с какой-нибудь станцией в Аляске, но тщетно: на все наши обращения мы не получали никакого ответа. Попытки очистить аппараты от льда тоже не увенчались успехом.

Полет тем временем продолжался, а все растущая лелена тумана заставила нас подняться на высоту почти 750 м. Порой слой тумана разрывался, и тогда мы могли констатировать, что земли под нами не было, а только лед, вечный, однообразный лед. Трудности, с которыми нам приходилось бороться, увеличивались с каждым часом. Густые тучи покрыли небо и лишили нас возможности производить астрономические наблюдения. Только магнитный компас и точно проведенные изгоны позволяли нам придерживаться намеченного направления. К вечеру положение стало еще более затруднительным. Дирижабль сильно снизился, и мы попали в снежную бурю. Поэтому мы снова поднялись вверх, но корабль наш был отяжелев толстой коркой льда. По требованию Нобиле, Мальмгрен произвел ряд наблюдений, чтобы установить наиболее благоприятную для нас высоту полета. Мы сделали также попытку подняться выше облаков, но эта попытка потребовала от нас слишком большой траты газа. Однако гораздо опаснее был слой льда, образовавшийся постепенно на моторах и пропеллерах корабля. Кусочки его во время полета отрывались и прорывали покров кия, оставляя более или менее значительные пробоины.

Каждый из нас отдавал себе ясный отчет, что положение крайне опасно и что мы переживаем один из самых тревожных моментов нашего путешествия. Когда первые кусочки льда начали прорывать наш киль, мы были еще в 200 милях от берега. Теперь мы стали уделять усиленное внимание оледенению пропеллеров, так как приходилось считаться с возможностью,

что все увеличивающиеся пробоины в крышке кили заставят нас произвести вынужденную посадку. А это означало бы, что нам придется совершить до берега пешее путешествие по льду. Весь экипаж занялся заделкой пробоин. Одна из пробоин была настолько велика, что нам, чтобы заделать ее, пришлось замедлить ход корабля. В этот момент лишь мы вполне оценили мудрую предусмотрительность Нобиле, который, чтобы предотвратить именно ту опасность, которая в настоящий момент угрожала нам, усилил крышку корабля около пропеллера. От поры до времени мы приостанавливали то тот, то другой мотор, чтобы, насколько возможно, освободить его от льда.

Итак, мы продолжали лететь по направлению к мысу Барроу. Наши измерения показали нам, что к мысу Барроу мы прибудем, вероятно, на следующий день. Нам удалось все время придерживаться направления, ведущего несколько западнее мыса Барроу. Рано утром 13 мая (по зап.-европейскому времени) мы заметили ряд признаков, указывавших, что мы находимся недалеко от земли. Мы заметили, что полыньи становились все многочисленнее и больше. Наконец, мы увидели под собой открытое море. В 6 ч. 50 мин. Риссер-Ларсен, следивший при помощи подзорной трубы за южным горизонтом, воскликнул: „Земля!“ Черная полоса, повидимому, темный камень, выглядывавший из под слоя белого снега, показала нам, что он прав. В 7 ч. 50 мин. по зап.-европейскому времени мы уже пролетали над берегом.

Через 46 час. 45 мин. после нашего отлета из Кингсбея мы летели над мысом Барроу, т.-е. на 71 град. сев. широты. Итак, перелет через полюс оказался вполне выполнимым начинанием. Впервые в истории человечества глаза человека увидели огромное пространство, раскинувшееся между Северным полюсом и северным побережьем Аляски. Долетев до мыса Барроу, мы так

и не увидели земли, которую предполагали там некоторые ученые. Наше скептическое отношение к самому существованию там земли оказалось вполне основательным. Мы точно установили, что в области, над которой мы пролетали, нет ни островов, ни материков, а обозрели мы пространство не менее, чем в 100 тыс. кв. миль.

Мы достигли мыса Барроу, но наш дирижабль был еще далек от цели — от удобного места для спуска. Мы не успели еще долететь до побережья Аляски, как задул суровый ветер. Впрочем, мы совершенно не имели времени размышлять о нашем положении и о предполагаемой погоде. Нобиле решил, что мы должны держать курс на юг и попытаться, если возможно, достигнуть Номе. Впоследствии нам сказали, что было бы лучше, если бы мы летели на Фербенкс, так как там царила лучшая погода. Однако, думается, что мы все-таки выбрали наиболее выгодный для нас путь. Полет в тумане через горный хребет — вещь весьма рискованная.

О размерах опасности, грозившей нам от оледенения дирижабля, лучше всего свидетельствует тот факт, что при спуске в Теллере ледяная кора весила не менее 1 тонны. Несколько раз нам лишь с трудом удавалось сохранять равновесие дирижабля, которому угрожал все увеличивающийся слой льда. Неоднократно приходилось переставлять баки с бензином, и некоторые из нас все время находились на корме корабля, чтобы таким образом уравновесить неравномерную нагрузку. При таких обстоятельствах мы пытались достигнуть Номе.

Наш корабль летел вдоль побережья Аляски от мыса Барроу до Венрайта, которого мы достигли 13 мая в 2 ч. 45 м. ночи (время Аляски). Чтобы уменьшить опасность в случае падения, мы опустились как можно ниже. Омдадь впоследствии рассказывал, что он видел, как некоторые жители Венрайта выбегали из домов,

услышав шум моторов, с которым они познакомились год тому назад в связи с нашей экспедицией. Когда мы летели вдоль берега, белое население повсюду выбегало из жилищ, чтобы посмотреть на нас. Появились также и эскимосы, с удивлением рассматривавшие нас. Их собаки, напуганные шумом моторов, в ужасе мчались по огромной снежной равнине, пока не превращались, наконец, для нас в еле видимые черные точки.

Тем временем, мы приблизились к Берингову проливу и тотчас же убедились, что он с полным основанием считается наиболее туманной местностью на земном шаре. Тучи становились все гуще, становилось все труднее следить за линией берега, т. к. он также был покрыт слоем снега. Внезапно мы очутились в непроницаемой стене тумана. Мы поднялись на тысячу метров высоты, но все же ничего не могли увидеть. Тогда мы стали подниматься еще выше, при чем на севере от мыса Лисберн несколько изменили направление полета. Сзали дул свежий ветер. Сквозь разрывы тумана мы на короткий миг увидели холмы, вершины гор и равнины.

Топлива хватало еще на 24 часа. Так прошла ночь. На следующее утро солнце рассеяло туман и мы могли установить, что находимся недалеко от Берингова пролива. Вместе с тем мы пытались возобновить нашу радио-связь. Мы непрерывно обращались к станциям, расположенным на Аляске, чтобы добиться точного определения нашего местонахождения. Но увы, тщетно!

Весьма интересно, что мы, определяя наше местонахождение без помощи нужных инструментов, несколько не ошиблись, ибо вскоре, как мы и ожидали, мы увидели открытое море. Однако, полет в тумане оказался чрезвычайно утомительным. Поэтому было решено лететь над землей, хотя мы и не знали точно расстояния до берега. Заметив на северо востоке гладкий лед, на который, в случае необходимости, можно было спу-

ститься, мы стали держать курс на него. Вскоре мы снова летели над берегом и опять увидели хижины эскимосов. Мы надеялись узнать от них название этого местечка, но ветер был настолько силен, что мы не могли рискнуть хотя бы на минуту приостановить моторы. Поэтому мы продолжали полет и снова поднялись выше, чтобы установить путем соответствующих наблюдений широту, на которой мы находимся. Это оказалось делом далеко нелегким. Риссер-Ларсен вынужден был вместе со своими инструментами взобраться на верх оболочки дирижабля, чтобы измерить положение солнца. Таким путем мы установили, что находимся несколько севернее канала Коцебу (бухта, глубоко врезающаяся в Аляску на севере от Берингова пролива). Во время этого маневра мы поднялись на высоту почти 1.400 метров. Ветер тем временем относил нас внутрь страны — на юго-восток.

Вдруг, о чудо, мы услышали, как радио-станция в Номе переговаривается с другой станцией. Благодаря этому мы смогли определить наше местонахождение и взять курс по направлению к мысу Принца Уэльского, т.-е. к проливу. Когда мы перелетели мыс, ветер стал несколько слабее, но все же он был достаточно силен и вынуждал нас держаться на большой высоте, что несколько ослабляло его порывистые толчки, швырявшие корабль во все стороны и сильно затруднявшие управление им.

13 мая, около полудня, мы внезапно заметили лагуну, покрытую льдом. Рядом раскинулась деревушка Теллер. Ровная ледяная поверхность показалась нам удобным местом для спуска, и мы решили снизиться. Мы предварительно несколько раз облетели вокруг лагуны, ясно отдавая себе отчет, что спуск при резком и порывистом ветре весьма опасен. Но еще гораздо опаснее было продолжать полет на юг, не зная, какая погода нас там ожидает. Кроме того, всех нас, изму-

ченных непрерывным 70-часовым полетом, пугала перспектива провести еще одну ночь в воздухе.

Итак мы стали готовиться к спуску. Прежде всего мы спустили за борт крепкий мешок, наполненный грузом (370 кг) и снабженный двумя ледяными якорями. Мешок был привязан к стальному троссу.

И столь жданное нами чудо совершилось: ветер на несколько минут затих. Мы снизились до 100 метр. над уровнем земли и скинули мешок. Но в этот момент ветер снова усилился и стал относить „Норвегию“ по направлению к деревне. Мы принялись спешно выпускать газ. Однако, поверхность льда была настолько гладка, что якоря не могли зацепиться. Все же нам повезло. Мы спустили причальные канаты и, продолжая все более и более снижаться, подошли почти вплотную к деревушке. Когда мы были уже совсем близко от земли, некоторые из нас соскочили вниз, и при помощи населения д. Теллер нам удалось пришвартовать дирижабль в нескольких метрах от первых домиков.

Итак, нам удалось совершить спуск без малейшего ущерба для корабля, его экипажа и наших ценных инструментов и приборов. Ветер яростно бушевал вокруг наполовину опустевшей оболочки и внезапно швырнул корабль на борт. О, я никогда не забуду дивного чувства, охватившего нас, когда мы ощутили под ногами твердый и прочный лед. Мы тотчас же обратились к Нобиле с изъявлением благодарности за то, что он нас столь благополучно провел через все препятствия и испытания.

Полет продолжался ровно 71 час. 14 мая, без нескольких минут в 8 ч. утра (по зап.-европ. времени), мы снова опустились на землю. Скорость ветра колебалась между 8—20 км в час. В последние часы нашего полета команда страшно страдала от холода. Все напитки в термосах замерзли. Бутерброды стали твердыми, как камень. Мы питались исключительно шоколадом и су-

харями. Горячих напитков не было, т. к. из-за водорода было опасно зажигать огонь. Горячей пищи мы отведали впервые благодаря любезности населения Теллера. Очутившись на земле, мы тотчас же подумали о наших приборах и инструментах и перед тем, как лечь спать, бережно выгрузили и сложили их. Лишь после этого мы предались сну, долгому, почти бесконечному сну.

На следующий день началась разборка. Повреждения воздушного корабля были весьма незначительны. Моторы и клапаны были в безупречном состоянии. Все было сложено в особом сарае до начала летней навигации“.

* * *

Ранней весной 1928 г. американскому летчику Вилкинсу удалось вторично пересечь воздушным путем Арктику через северный полюс. Он вылетел на самолете из Аляски и без спуска долетел до Кингсбея, установив таким образом рекорд продолжительности полета на аэроплане в Арктике.

Русские экспедиции.

В августе 1912 г. из Архангельска отправилась русская экспедиция во главе с офицером Главного Гидрографического Управления Седовым на старом судне „Св. Фока“. Много пришлось перенести Седову мытарств, прежде чем ему удалось снарядить эту экспедицию. Правительство отказало ему в поддержке, и экспедиция состоялась только благодаря поддержке группы частных лиц. Ближайшею целью экспедиции была земля Франца-Иосифа, откуда Седов собирался отправиться к полюсу на санях. Но достигнуть земли Франца-Иосифа судну не удалось, так как еще по дороге между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа оно попало в полосу густых льдов и путешественники вынуждены были перезимовать у северо-западных берегов Новой Земли.

Зиму члены экспедиции перенесли очень тяжело. Большинство команды не было приспособлено к полярным рейсам, и здоровье их к концу зимовки пошатнулось, так что с наступлением лета 1913 г. пришлось отправить 5 человек больных на собаках к югу. В виду неподвижной зимовки, провизии и топлива осталось мало, но Седов все же отправился к Земле Франца-Иосифа, где ему пришлось опять перезимовать под 80° северной широты.

Между тем, на „Св. Фоке“ развивалась цынга, от которой умер механик судна. Да и сам Седов сильно ослабел. Его товарищи стали уговаривать его вернуться обратно, тем не менее, больной и изможденный, он

все же решил идти к полюсу, и с двумя товарищами, которые согласились его сопровождать, отправился на санях по направлению к полюсу. Его силы падали с каждым днем. Достигнув $80^{\circ}40'$ сев. широты, они убедились, что дальнейший путь прегражден большой льдыней в проливе, отделяющем Землю Франца-Иосифа от острова Рудольфа. Здесь путешественники разбили палатку. Седов уже был истощен вконец. Ему становилось все хуже, и 20 февраля 1914 г. он умер. Товарищи его пошли обратно к судну. Припасов осталось очень мало. Они страдали от голода и холода; вследствие непрерывных бурь часто сбивались с пути; им пришлось отказаться от намерения доставить тело Седова к судну. Они похоронили его на острове Рудольфа и поставили на вырытой с большим трудом могиле крест из двух лыж. После невероятных трудностей и лишений они вернулись обратно к месту стоянки „Св. Фоки“, который благополучно пробрался в Архангельск.

Летом 1914 г. оставшиеся в живых члены экспедиции Седова встретили у мыса Флора двух участников экспедиции капитана Брусилова, который на судне „Св. Анна“ вышел в сентябре 1913 г. через Карские ворота в Карское море с намерением произвести подробную съемку северных берегов Сибири. „Св. Анна“ была затерта во льдах Карского моря, а затем вместе со льдами была увлечена полярным течением к северо-западу вплоть до $83^{\circ}17'$ сев. широты. Запасы продовольствия к тому времени уже иссякли, и 11 человек решили пойти пешком по льду к мысу Флора. По дороге они сильно страдали от холода и голода, питаясь только изредка мясом убитых моржей и тюленей. Девять человек погибло, а двоим случайно удалось добраться до „Св. Фоки“. Судьба самого Брусилова и оставшихся с ним на судне людей до сих пор неизвестна. По всей вероятности, они умерли от истощения или утонули в океане, когда корабль был раздавлен и разбит льдами.

Так же трагически закончилась и предпринятая за два года до этого экспедиция геолога Русанова. Еще в 1910 г. он первый совершил плавание вокруг северного острова Новой Земли. В 1912 г. на судне „Геркулес“ он снарядил экспедицию из Европы в Северную Азию по Ледовитому океану. Он предполагал проделать этот путь, плывя от северной оконечности Новой Земли, названной им „Мысом Желания“, к Ново-Сибирским островам и далее, мимо мыса Дежнева к Берингову проливу. В июне „Геркулес“ направился к Шпицбергену, где Русанов производил геологические работы, во время которых он открыл там угольные месторождения. Двое участников экспедиции вернулись оттуда обратно в Россию, Русанов же с остальными людьми направился к мысу Желания. В сентябре 1912 г. в море была найдена бутылка, в которой оказалась следующая записка от Русанова: „Шторм отбросил к Маточкину Шару. Иду к северной оконечности Новой Земли и далее на восток к Ново-Сибирским островам“. Больше известий от Русанова не поступало, и о дальнейшей судьбе отважных путешественников ничего не известно. Экспедиция помощи, снаряженная на судне „Эклипс“ под руководством норвежского полярного исследователя Свердруп, не дала никаких результатов.

Отыскать северо-восточный проход из Европы в Азию удалось знаменитому норвежцу Фритьофу Нансену, удачно совершившему плавание на судне „Коррект“ из Норвегии через Карские ворота к устью Енисея и обратно. В настоящее время такие рейсы через Карские ворота благополучно совершают ежегодно советские суда т. наз. Карской экспедиции.

II. Шестая часть света.

(Открытие Южного полюса).

В то время как Северный полюс, уже с XV века привлекая к себе путешественников и исследователей, с каждым столетием все более и более терял свою таинственность, Южный полюс вплоть до начала XX века был совершенно недоступен и окутан мраком неизвестности. Еще в сказаниях древних народов мы находим указания на неизведанную, необозначенную ни на каких картах область, которая расположена южнее самого южного пункта Африки. Однако, ни один корабль не отваживался пуститься в плавание южнее обычной в те времена мореходной широты.

Все это объясняется тем обстоятельством, что Южный полюс несравненно менее доступен, чем Северный. В северных областях Арктики со стороны Европы, Азии и Америки человеческие поселения тянутся почти вплоть до ледяной границы. На примыкающих к полюсу двух огромных островах — Исландии и Гренландии — мы находим даже следы высокой древней культуры, весьма напоминающей цивилизацию континента. Между этими островами и континентом в древние времена существовала и определенная хозяйственная связь.

Иначе обстояло дело на южном полушарии. Здесь населенные области — Огненная Земля, Новая Зеландия и южная оконечность Африки — отстояли от южных полярных областей почти на 20 градусов дальше, чем Северный полюс от ближайших населенных мест. Только в XVIII столетии нашлись отважные мореплаватели,

которые осмелились доплыть до 50 градуса южной широты. Они открыли по пути несколько групп островов и могли убедиться, что древние сказания о расположенных на юге сказочно-богатых землях лишены всякого основания. Других практических сведений они почерпнуть не могли, ибо бурлящий океан и бурные течения не давали им возможности продвигаться далее к югу на их утлых и несовершенных судах.

Путешествия Кука.

Только путешествия англичанина Кука в 1772—75 г.г дали определенные сведения о состоянии южного полушария. Куку удалось достигнуть границы южных полярных льдов, где он мог убедиться, что полярные области отделены от прочей земли широким ледяным поясом. Когда через несколько лет Кук собирался предпринять свое третье путешествие к южному полюсу, он попал на Гавайских островах в руки туземцев, которыми и был убит.

В 1820 г. к Южному полюсу отправилась прекрасно снаряженная русская экспедиция под руководством Белингсгаузена. Этой экспедиции удалось достигнуть береговой полосы, откуда путешественники впервые в истории полярных исследований могли бросить взор на расстилавшуюся перед ними обширную загадочную землю, скрывающую таинственный полюс.

Экспедиция Джеймса Росса.

С 1840 до 1843 г. в южных полярных областях побывал английский путешественник и исследователь Джеймс Росс. Его экспедиция располагала великолепным снаряжением, к тому же сам Росс, плававший до этого в северной Арктике, считался опытным полярным путешественником. Его суда „Эреб“ и „Террор“ были специально построены для полярных плаваний, и они легко преодолели все трудности плавания по бурному морю.

Пробираясь на своих судах вдоль ледяного пояса, Росс обнаружил свободную воду. Отважные моряки пересекли этот проход, и здесь перед их очарованными взорами открылась новая страна с горными хребтами, о существовании которых никто до Росса не имел ни малейшего представления.

Удивление путешественников еще более возросло, когда Росс заметил, что с одной горы поднимаются к нему густые столбы дыма. Сомнений быть не могло: в этой неведомой стране среди ледяной пустыни возвышался на 4.000 метров огнедышащий вулкан. Гора была названа именем одного из кораблей экспедиции — „Эреб“.

О том, чтобы высадиться на лед и предпринять исследования, Росс не смел и думать. Перед ним возвышалась гигантская ледяная стена высотой в 50 или 60 метров, которая совершенно закрывала путь внутрь открытой страны. Все же, пробираясь вдоль этой стены, Россу удалось открыть ряд новых береговых полос и новые горные хребты.

Весь мир был потрясен научными результатами этой экспедиции. Капитан Росс открыл новую, шестую часть света. Корабли Росса „Эреб“ и „Террор“, которые доказали свою полную пригодность для арктических рейсов, через несколько лет были приобретены Франклином для нового полярного путешествия. Эту экспедицию постигла трагическая участь. Сам Франклин погиб на „Эребе“ от цынги, а „Террор“ со всем своим экипажем в 136 человек пошел ко дну.

Экспедиция „Бельгии“.

Следующая крупная экспедиция к Южному полюсу состоялась в 1898 г. на бельгийском судне „Бельгия“ под управлением Герлаха. Этой экспедиции пришлось испытать исключительно тяжелые мытарства и невзгоды. В марте 1898 г. „Бельгию“ затерло во льдах и путеше-

ственникам пришлось провести в Антарктике долгую, томительную зиму. Экспедиция совершенно не была подготовлена для зимовки в полярных льдах: у них не было для этого ни достаточного количества продовольствия, ни теплых вещей. С этой бедой путешественники кое-как справились. Они заготовили тюленей и пингвинов, а теплые одежды сшили себе из одеял. Таким образом, они зиму провели более или менее благополучно. Однако, к концу зимовки среди экипажа начались болезни, эти страшные бичи полярных путешествий — цынга и помешательство. Здесь огромную пользу экспедиции принес корабельный врач Кук, который, не покладая рук, с утра до вечера неутомимо и самоотверженно ухаживал за больными. Но вот пришло лето, а льды не растаяли и путешественники рисковали застрять навсегда в унылой и безбрежной ледяной пустыне. И тут Кук опять выручил всю экспедицию. По его идее был вырублен во льдах канал, через который после долгих мытарств „Бельгии“ удалось благополучно проскочить обратно к цивилизованному миру. Кто мог тогда подумать, что этот же Кук — такой самоотверженный, отважный, неутомимый, отзывчивый и изобретательный полярный исследователь — через несколько лет окажется простым шарлатаном и будет дурачить весь мир своими вымышленными, хвастливыми реляциями об открытии им Северного полюса.

Первая экспедиция Скотта.

В 1902 г. английский капитан Скотт предпринял новую попытку открыть Южный полюс. Он достиг продолжавшего действовать вулкана Эреб, и ему удалось также пересечь ледяное плато и попасть в Россово море, названное так в честь исследователя Джемса Росса. Отсюда Скотт поехал дальше на санях и достиг 82 градуса южной широты. Здесь он сделал важное открытие, что ледяное плато плывет среди огромного океана

и питается грандиозными глетчерами полярных горных хребтов. Земля, собственно, начиналась южнее ледяного плато. С невероятными трудностями Скотту удалось достигнуть вершины одного из хребтов, и отсюда через бесконечную покрытую снегом равнину он впервые бросил взгляд на Южный полюс.

Экспедиция Шекльтона.

В этой экспедиции принимал, между прочим, участие в качестве офицера Эрнст Шекльтон. На этот раз ему не повезло: он заболел цынгой и вынужден был еще с дороги вернуться в Англию. А вернувшись на родину, стал разрабатывать план нового похода на Южный полюс. С этим планом никто всерьез не считался. Да кто мог придавать значение проектам какого-то безвестного офицера, к тому еще не выдержавшего первого искуса и чуть ли не сбежавшего с арктического фронта. Все же, благодаря необычайной энергии и настойчивости, Шекльтону удалось собрать необходимые средства и смело заявить при этом, что он ставит себе целью не более и не менее, как достижение Южного полюса.

На корабле „Нимврод“ Шекльтон отправился в июле 1907 г. в Новую Зеландию и оттуда направился к большому ледяному барьеру Росса. Его экспедиция была отлично снаряжена. На борту „Нимврода“ были не только собаки и пони, но и специально сконструированный автомобиль, приспособленный для передвижения в полярных областях. На этом автомобиле Шекльтон, рассчитывал передвигаться внутрь страны или, по крайней мере, перевозить на нем продукты и снаряжение. После зимовки у плато Росса Шекльтон весной 1908 г. предпринял первую попытку проникнуть к самому полюсу. Сравнительно благополучно он пробрался через ледяной барьер, однако, спуск через глетчеры и горы к полярной равнине занял гораздо больше вре-

мени, чем это предполагалось. 3-го января 1909 года Шекльтон достиг $88^{\circ} 23''$, южной широты. Так далеко не заходил еще ни один полярный исследователь.

Отсюда, Шекльтон вынужден был повернуть обратно. Его совершенно истощенные люди не в состоянии были двигаться дальше. Продукты давно уже пришли к концу, и Шекльтону пришлось убить на мясо несколько лошадей. В пути погибло также несколько собак. Скрепя сердце, Шекльтон отказался от открытия полюса и повернул обратно к оставленному им в дороге запасному складу провианта.

Чтобы дать читателям представление о тех невероятных трудностях, которые пришлось преодолеть Шекльтону на его пути к полюсу и обратно к ледяному плато, мы приводим здесь несколько выдержек из его дневника:

„12 декабря. Сегодня мы прошли всего $5\frac{1}{2}$ километров. Это лучше всяких слов указывает, какую мы выполнили тяжелую работу. Мы двинулись в 7 ч. 40 мин. утра. Дорога была ужасная — острый, синий лед, весь в трещинах, дырах и расселинах. Наверное, ни одному полярному исследователю не приходилось путешествовать в таких тяжелых условиях. Сани страшно пострадали. Нам приходилось все время прилагать огромные усилия, чтобы благополучно переправлять их через расселины. От многочисленных толчков мы все в синяках, но, к счастью, никто серьезно не пострадал“.

„Сегодня нам снова пришлось проделать весь пройденный путь, потому что мы одновременно можем протащить только одни сани. Двое тащут, а двое подталкивают сзади. Поэтому мы сначала прошли два километра назад, а затем притащили вторые сани через все дыры и трещины. Мы продвинулись вперед на $5\frac{1}{2}$ километров, но фактически прошли 16 километров по дороге, где каждое падение означает смерть“.

„14 декабря. Один из самых тяжелых дней нашего путешествия. Мы непрерывно подымались на горы в юго-западном направлении. К тому же весь день шел снег при очень высокой температуре, так что все мокро. Все же мы поднялись сегодня на 300 м и находимся теперь на 1.300 м над уровнем моря... Подъем был очень трудным, и мы часто падали. Перед тем, как раскинуть лагерь, Адамс упал в снежный провал, но, к счастью, спасся“.

„21 декабря. Мы все время голодаем. Пронзительный холод. Наши бороды представляют сплошной кусок льда“.

„23 декабря. Ледниковые трещины были сегодня еще опаснее, чем всегда, потому что они погребены под толстыми слоями снега. Нам все время приходится вытаскивать друг друга из этих ужасных ям... Теперь уже нельзя размягчать маис для лошадей, которыми мы все время питаемся. Вода слишком холодная, и поэтому маис разбухал в наших желудках. Мы очень голодны и говорим только о вкусных вещах“.

„29 декабря. Меня ужасно мучают головные боли. У меня такое ощущение, как будто мои нервы накручиваются на штопор, а потом вытягиваются во всю длину. Маршалл измерил сегодня себе температуру — у него около 34,4°“.

„4 января. Конец близок. Так может продолжаться еще три дня. Наши силы быстро убывают. Скудная еда в соединении с ветром, снежной бурей и 28°-ным морозом ясно дают нам понять, что мы выполнили все возможное. К обеду мы были так истощены, что температура у троих из нас оказалась ниже 34,4°“.

После долгих недель ходьбы Шекльтон и его люди достигли, наконец, ледяного барьера. Здесь он снова соединился с людьми, которые были оставлены на „Нимвроде“ для исследования берега.

Одной из оставленных на „Нимвроде“ партий удалось тем временем вскарабкаться на вершину вулкана

„Эреб“ и исследовать его кратер. Это было нелегким делом. Сплошь и рядом приходилось преодолевать крутые подъемы, доходившие до 34 футов высоты. На этих высотах царил нестерпимый холод, доходивший до 60° мороза. Все три путешественника, взобравшиеся на вершину, вернулись оттуда с отмороженными ногами. Вот что рассказывают исследователи о том, что они нашли на этой вершине высотой в 4.075 метров:

„Мы стояли на краю страшной пропасти. Все пространство кругом было покрыто густым слоем лавы высотой от 150 до 300 метров. Из-за выделявшихся кратером газов мы не могли видеть ни дна пропасти, ни самого кратера. В течение нескольких минут из кратера доносились шипящие звуки, сменявшиеся глухим шумом, за которым полетели в воздух большие шарообразные массы. Они немедленно смешались с белоснежными облаками, которые постоянно висят над кратером. В течение всего нашего пребывания на вершине горы это явление повторялось через определенные промежутки времени. Воздух был насыщен запахами серы. Внезапно с севера подул легкий ветерок, который разогнал облака, и перед нашими взорами открылся во всей своей мрачной красоте страшный и глубокий кратер. По измерениям нашего товарища Маусона, глубина кратера достигала 275 метров, а диаметр — целых 800 метров. На дне этого огромного котла мы заметили, по крайней мере, три большие дыры, из которых вырывались лава и другие вулканические массы“.

Этой же партии удалось пробраться пешком, без собак и пони, вплоть до магнитного полюса, где они произвели разные научные наблюдения. Всего партия была в дороге 122 дня и прошла 2.330 километров.

После трехлетнего отсутствия Шекльтон вернулся обратно в Англию. Хотя ему и не удалось открыть полюса, тем не менее он привез с собой более или менее исчерпывающие сведения о положении шестой

части света. Экспедиции удалось даже собрать сведения о фауне южных полярных морей и о той скудной растительности, которая растет летом на свободных от снега береговых полосах.

Вторая экспедиция Скотта.

Вскоре после возвращения Шекльтона предпринял свое второе путешествие к Южному полюсу капитан Скотт. На корабле „Терра Нова“ („Новая Земля“) он оставил 26 ноября 1910 г. самые южные острова Новозеландской группы. В течение почти трех недель корабль был во власти свирепых штормов, которые бросали судно в разных направлениях. Наконец, в середине декабря Скотт достиг границы льдов. Большие плывучие ледяные горы сплошь и рядом закрывали перед Скоттом дальнейший путь, и судно болталось между двумя гигантскими айсбергами, как одинокий, затерянный путешественник среди огромных глетчеров. Вот как описывает это путешествие сам Скотт, который все время вел дневник:

„Мы проезжали между двумя огромными айсбергами, образовавшими узкую полосу свободной воды. Через эту полосу мы пробирались со скоростью почти в 6 километров. К сожалению, этот путь лежал к юго-востоку, и я с затаенной тревогой наблюдал, как чудовищно нарастают ледяные горы по обеим сторонам нашего канала. Три ледяные горы были одинаковой формы с плоскими вершинами и отвесными краями, на некоторых были покосившиеся края, на других — наклонные“.

Около Рождества подул благоприятный ветер, и судно, проделав 450 километров среди льдов, могло, наконец, повернуть в обратном направлении и пристать к безопасному месту. Лот показывал глубину в 3.300 метров. Благоприятный ветер вернул экипажу хорошее настроение, и люди великолепно провели рождествен-

ские праздники. К тому же, благодаря охоте на пингвинов, определенно улучшилась пища. В южных полярных водах пингвины водятся тысячами. Они очень доверчивы, нисколько не боятся людей и подпускают их близко даже к своим гнездам.

В начале января судно достигло мыса Эванса и здесь расположилось на зиму. Снаряжение экспедиции отвечало всем требованиям полярных путешествий. Кроме достаточного числа полярных собак прекрасной породы, Скотт захватил и сибирских лошадок, которые во время экспедиции Шекльтона оказались великолепно приспособленными для перехода через ледяной барьер. На борту „Новой Земли“ имелось также несколько моторных саней для перевозки тяжестей до самых глетчеров. Эти сани были предварительно испытаны в Пирринеех, но в Антарктике вскоре выяснилось, что для суровых полярных стран сани совершенно не пригодны. Из-за страшных холодов смазочное масло сгущалось и сильно затрудняло дальнейшее передвижение.

Нужно было скорее озаботиться устройством квартиры, прежде чем зима окончательно вступит в свои права. Экипаж „Новой Земли“ приступил к постройке хижины. Много возни и затруднений доставила выгрузка лошадей с корабля на лед. Много времени и усилий потребовала также и выгрузка саней. Между тем, нужно было торопиться, ибо Скотт решил еще до наступления зимы продвинуться возможно дальше вперед и устроить там запасный склад продовольствия.

В конце января „Новая Земля“ оставила экспедицию во льдах и направилась обратно в Новую Зеландию. Ей предстояло пробиться обратно через ледяные горы, ибо иначе ее совершенно затерло бы во льдах. Запасный склад Скотт собирался устроить на 86 град. южной широты. Если удастся продвинуться еще южнее, тем лучше. Между тем, погода начинала портиться, и люди не могли продвигаться вперед с необ-

ходимой быстротой. Уже в феврале термометр показывал 20° мороза. Путешествие затрудняли еще сильнейшие встречные ветры. Скотт все время торопил своих людей, но ужасная погода делала свое, и уже на 79° лошади не могли идти дальше. Снег толстым слоем покрыл всю местность. Животные проваливались по брюхо в снегу, все чаще и чаще застревали сани. Температура упала до 30 град. ниже нуля.

Дальше идти было невозможно, и Скотт устроил склад на 79°. Здесь было сложено продовольствие на 7 недель, масло для моторов на 12 недель, два мешка морских сухарей, 1000 кило овса и прессованного сена для лошадей, мясо и сухари для собак. В глубокий снег воткнули длинный шест с черным флагом, который должен был еще издали указывать на местонахождение склада.

Обратный путь через ледяной барьер к зимнему складу на мысе Эвансе доставил Скотту новые затруднения. Со страшным грохотом ураганы сметали со льдов огромные куски глетчеров. Лошади одна за другой умирали в дороге. Только 24 марта люди вернулись обратно в лагерь.

В июне наступили полярные ночи (в южных широтах зима бывает в наши летние месяцы). В ясную погоду такие полярные ночи изумительно хороши. „Восточный небосклон, — пишет капитан Скотт, — представлял собою такую красочную и ярко-сверкавшую картину, какой мне еще никогда не доводилось видеть. Яркие пучки света ослепительно сверкали, ширились, распространялись по всему небу, то постепенно бледнели и потухая, то вновь сверкая огнями. Маленькие пучки света соединялись вместе и образовывали сверкающие язычки. Потом они снова терялись в волнах бледных полос, точно они стремились всеми силами возвратиться к жизни“.

Медленно тянулась полярная ночь, и прошло еще много времени, прежде чем наступила весна. Только в конце октября можно было завести моторные сани для нового перехода через ледяное плато. Еще в октябре ночные морозы достигли 32 град. Нужно было несколько дней работать над моторами, прежде чем их удалось привести в движение.

Выступление к полюсу состоялось 1 ноября 1911 г.

Скотт решил отправиться к полюсу тремя партиями. Первая партия отправилась с моторными санями. Вторая партия также была снабжена санями и выносными лошадьми и должна была пойти к глетчерам через ледяной барьер Росса. Третья партия, которую возглавлял сам Скотт, должна была быть нагружена меньше всех, чтобы со сравнительно свежими силами пробраться непосредственно к полюсу.

Уже при самом начале похода моторные сани показали свою непригодность для работы в климатических условиях Антарктики. Вследствие этого отход группы, снабженной моторными санями, весьма затянулся, и это отняло у партии много драгоценного времени. Такая отсрочка очень тяжело отразилась впоследствии на положении группы Скотта. С большим трудом группа с санями добралась только до устроенного в прошлом году запасного продовольственного склада. Ко всем несчастьям, лошади страшно ослабели и совершенно не оправдали возлагавшихся на них надежд. Благодаря хорошему уходу и корму они за зиму великолепно поправились, но все же с большим трудом пробирались среди метели и вьюги по ледяным полям. При особенно сильных порывах ветра они сбивались в кучу и, дрожа, неподвижно оставались на месте в течение долгих часов.

Экспедиция предпочитала двигаться по ночам, так как днем температура поднималась до нуля и тонкая корка льда над рыхлым снегом ломалась под тяжестью

саней. Зато по ночам люди и животные изнывали от от нестерпимой стужи. Правда, приближалась уже весна, но все же ночные морозы достигали — 30°.

При входе в большой глетчер Бирдмора лошади сбились в кучу и ни за что не хотели идти вперед. Нечего было и думать о том, чтобы совершить с ними переход через глетчер и выбраться на полярное плоскогорье. Пришлось всех лошадей зарезать и груз их распределить между собачьими упряжками. Люди и собаки могли теперь подкрепиться свежим мясом и набраться сил для перехода через гигантский глетчер. Здесь же был устроен продовольственный склад с запасами конского мяса, которое могло пригодиться на обратном пути к ледяному плато.

Скотт надеялся, что при благоприятной погоде он наверстает потерянное время на глетчере Бирдмора. Здесь, однако, путевые условия оказались еще более тяжелыми, чем на ледяном плато. Вот что Скотт пишет в своем дневнике 11 декабря 1911 г.: „Сегодня вечером до того мягкий снег, что на каждом шагу проваливаешься до колен. Тащить сани было совершенно невозможно, и продвигаться можно только на лыжах“.

12 декабря Скотт пишет: „Сегодня было особенно тяжело. Мы застревали на каждом шагу, а сани отяжелели, как свинец. В половине третьего я велел остановиться и тут только я заметил причину наших затруднений. Оказалось, что кузов саней совершенно обледенел.“

Случилось то, чего я так опасался. Последняя буря занесла снегом всю долину. Если бы у нас не было лыж, мы бы погибли. Теперь на снегу образуется ледяная корка, которая в течение недели достаточно окрепнет, чтобы выдержать тяжесть людей и саней. Сейчас же она не выдерживает ни тех, ни других“.

Но и этим надеждам не суждено было сбыться! Днем температура не падала ниже 5° мороза, снег

оставался мягким и рыхлым, необычайно затрудняя дальнейшее продвижение вперед. Нагруженные сани не двигались с места, пришлось их разгружать и перевозить кладь по частям“. Как только мы выступили, — пишет Скотт, — мы сразу же заметили, по какой ужасной почве нам предстоит идти. Кроме ледяной корки, которая доставила уже нам не мало хлопот, нас досаждал мокрый, клейкий снег. Приходилось употреблять невероятные усилия. Мы все обливались потом и тащили сани с таким трудом, что спирало дыхание. Часто одни полозья попадали в более твердый снег, чем другие. Вследствие этого сани оседали одним боком и почти невозможно было вытащить их. Я боюсь, что сегодня мы пройдем не больше 7 километров.“

После долгих дней ходьбы экспедиция взобралась, наконец, в середине декабря на вершину высотой в 750 метров. Лед был подернут голубой дымкой. Все защищенные от ветра места были покрыты слоем снега в 20 сантиметров. Когда экспедиция достигла высоты в 1000 метров, погода изменилась к лучшему. По ночам исследователи все еще страдали от морозов, а ослепительно яркий снег вызвал у многих участников экспедиции воспаление глаз.

„Сегодня, — пишет Скотт, — солнце палило так немилосердно и мы так вспотели, что из нашей одежды можно было прямо выжать воду; затем подули ледяные ветры от которых мы продрогли до костей. Наши губы в крови, и мы залепили их мягким шелковым пластырем. Нас мучает ужасная жажда, все время мы держим во рту кусочек льда и на каждой остановке без конца пьем воду. Нашего топлива хватает только на то, чтобы готовить себе воду, но больше нам ничего не надо. Чтобы продержаться в горах, керосина у нас достаточно“.

20 декабря на 42-м лагере, то-есть через 42 дня пути, люди Скотта достигли высоты 1890 метров. Снег

заметно окреп. К Рождеству исследователи поднялись уже на 2440 метров. В этот день они позволили себе роскошный ужин из пеммикана, конины, толченых сухарей, киселя из аррорута, какао, плум-пуддинга и десерта. „После такого пира, — пишет Скотт, — нам трудно было пошевелиться. Мы прекрасно выпались и основательно согрелись. Вот что значит сытно поесть“.

Новые затруднения доставили многочисленные расщелины в глетчерах, куда люди часто проваливались. Извлекать их оттуда стоило невероятных усилий и отнимало много драгоценного времени, а ведь каждая минута была на учете.

3 января 1912 г. Скотт расположился в 56 лагере на высоте 3100 метров. Температура показывала 27° ниже нуля. Перевал еще не был пройден, но сани шли уже гораздо легче, хотя все еще продолжали дуть свирепые ветры и дорога еще была очень плоха. Скотт занялся вычислениями, которые показали, что он был в 280 км от полюса. Положение становилось более или менее ясным. Нужно было подсчитать провиант, чтобы его хватило на дорогу до полюса и на обратный путь вплоть до запасных складов. С провиантом обстояло довольно благополучно, но надо было принять во внимание то обстоятельство, что декабрь в этих местах считается лучшим месяцем и на обратном пути погода и условия продвижения значительно ухудшатся. Нужно было поэтому позаботиться о достаточном количестве керосина, который дал бы им возможность после томительных переходов согреться и расправить свои ноющие и затекшие члены. После долгих размышлений Скотт решил для экономии керосина выбрать из своей группы для дальнейшего продвижения вперед наиболее сильных и выносливых людей, а остальных отправить обратно. Выбор пал на Эванса, Отса, Вильсона и Бауэrsa.

Вот как Скотт характеризует этих людей в своем дневнике:

„Эванс богатырь с замечательной головой. Теперь он неутомим и на ногах, прекрасно выполняет свои обязанности и не хуже всех нас переносит труды и лишения. Вильсон работает прежде всего как врач. Он облегчает и исцеляет неизбежные в наших условиях недомогания и болячки. Как искусный и заботливый повар, он вечно придумывает что-нибудь, что может скрасить нашу жизнь. Этот крепкий, как сталь, человек к концу перехода не чувствует и тени усталости. Маленький Бауэрс удивительно мил. Он во всем находит удовольствие. Он заведует продовольствием и всегда точно знает, сколько у него продуктов и сколько следует выдавать. Еще ни разу он не допустил ошибки. Кроме этих обязанностей, он ведет еще обстоятельнейший метеорологический журнал, а теперь и астрономические наблюдения; он также взял на себя обязанности фотографа. Ничем он не тяготится и не гнушается никакой работой. В палатку его трудно заманить, когда все уже спят; он, лежа в своем мешке, записывает или разрабатывает свои наблюдения.

Лучшего подбора людей и желать нельзя, и тут каждый на своем месте“.

4-го января отосланные назад люди еще провожали некоторое время Скотта на случай, если бы что-нибудь случилось. Но все шло благополучно, и они стали прощаться. При прощании один из этих мужественных и закаленных людей даже заплакал...

В следующие дни Скотт со своими людьми больше всего страдал от резких перемен температуры. Ночью свирепствовали 27-градусные морозы, а днем они томилась от невыносимого палящего зноя. Хорошо еще, что можно было на солнце сушить платье, сапоги и носки, и благодаря этому удалось сэкономить немало керосина.

Расстояние до полюса с каждым днем уменьшалось, но теперь настала новая беда. Поверхность льда была чрезвычайно неровна и покрыта так называемыми за-
стругами. Облегченные от тяжести сани стало еще труднее тащить чем раньше, когда они были перегружены. Из-за заструг пришлось снять лыжи, так как они начали застревать между ледяными зубцами. Скотт всунул лыжи в снег, чтобы воспользоваться ими на обратном пути, но потом оказалось, что без лыж все-таки не пройти и пришлось вернуться за ними обратно. Снова непредвиденная задержка.

11 января Скотт на высоте 3220 метров преодолел самую высокую точку пути и вступил в ведущее к полюсу ледяное плато. До полюса остается 74 мили, — пишет Скотт, — но выдержим ли мы это мучение еще 7 дней? Мы изнемогаем вконец. Никто из нас никогда еще не испытывал такой каторги“.

Ко всем несчастьям, Эванс при работе у саней сильно порезал себе руку и больше не мог тащить саней. Поверхность тем временем становилась все ужаснее и ужаснее. Измученные путники не в состоянии были больше тащить свою кладь, а ведь до полюса оставалось еще 157 км, целых 5 дней томительной хотьбы. Не оставалось ничего, как устроить еще один запасный склад, чтобы опять облегчить сани.

С запасами продуктов на 8 дней Скотт двинулся дальше. Небо становилось пасмурным, солнце все реже и реже показывалось из-за туч. 14-го января путники достигли 89 град. широты. „Весь день, — пишет Скотт, — солнце неясно мерцало сквозь покрытое тучами небо. Приятный южный ветерок нанес немного снега. Поверхность стала лучше, и мы утром прошли ровным шагом 11½ километров, а после обеда 10 км. Зато стало страшно трудно держаться правильного направления. Часто я вообще ничего не различал впереди себя, и Бауэрс брал меня за плечи и показывал вер-

ный путь. Вечером стало очень душно, солнца почти не видать, а температура спустилась (во время завтрака 28° мороза, к ночи 26°) — верный признак надвигающегося урагана. Мы все ужасно страдаем от холода. Из-за плохого состояния обуви особенно холодно ногами. Я намазал кожу жиром, и мне стало немного легче. Отс как будто страдает больше других от холода и усталости, но в общем все в хорошем и бодром настроении. Ведь, до полюса осталось всего 70 километров. Ах, если бы нам судьба послала два хороших дня! Цель так близка, и только дурная погода мешает достигнуть ее".

На следующий день, 15 января, Скотт на высоте 3220 метров устроил последний склад. За ночь погода прояснилась. Термометр показывал 32° мороза. Все же поверхность была ужасающая и за этот день они прошли всего 11 км. Зато в этот день они хорошо выспались. Теперь уже сомнений быть не могло: они, наверное, достигнут полюса через два дня. Они даже были уверены в том, что благополучно проделают и обратный путь до своей базы, но их терзала теперь другая забота: придут ли они на полюс первыми.

Еще когда Скотт подбирал место для зимовки, и „Новая Земля“, перед тем как отравиться обратно в Новую Зеландию, проходила вдоль ледяного барьера Росса, они встретили к своему удивлению в Китовой бухте другую экспедицию, которая тоже направлялась к Южному полюсу. Это было судно „Фрам“, на котором Амундсен собирался открыть Северный полюс; но он внезапно изменил свой курс и поплыл в Антарктику. Теперь весь вопрос состоял в том, удалось ли Амундсену достигнуть полюса или нет. Этот вопрос еще раньше мучил Скотта, но он решил действовать так, как будто второй экспедиции не существовало. „Мой план был бы расстроен,—писал он,—если бы я пустился с Амундсеном вперегонку. К тому же не для гонок мы ведь

пришли сюда. Я боюсь, правда, что если Амундсену удастся первым притти к полюсу, наша экспедиция много потеряет в глазах публики, но нужно быть готовым к этому. Ведь важна не людская хвала, а те результаты, которые будут достигнуты“.

На следующий день, 16 января, Скотт и его люди зорко смотрели вдаль, чтобы убедиться, нет ли где-либо каких-нибудь следов человека. Долгое и томительное молчание прервал Бауэрс, который указал пальцем на какое-то видневшееся вдали темное пятно. Сначала исследователи утешали себя мыслью, что это какой-то ледяной выступ, мираж, игра воображения. Но когда они подошли ближе к темному предмету, то оказалось, что это привязанный к саням черный флаг. Здесь же их глазам представились остатки лагеря, расходящиеся в разные стороны следы лыж и саней и ясные многочисленные следы собачьих лап. Следы ясно указывали, что Амундсен находился уже на обратном пути от полюса.

„Сбылись наши худшие опасения. Другие опередили нас и первыми достигли полюса. Ужасное разочарование, и мне больно за своих товарищей. Мы многое передумали и о многом переговорили. Завтра надо идти дальше к полюсу и потом с наибольшей скоростью и напряжением всех сил спешить обратно. Норвежцы, наверное, нашли и более легкую дорогу для обратного возвращения. Об отдыхе в эту ночь нечего и думать. Сделанное нами открытие, что полюс уже открыт, лишило нас всех сна. Все наши помыслы, все думы, все слова сводятся к одному: слишком поздно. А когда в палатке все стихло, нас всех объединила одна печальная мысль. Мы с ужасом думаем об обратном возвращении“.

После бессонной ночи в 30-градусный мороз путешественники отправились по следам саней Амундсена к полюсу. Свирепствовал ураган, и воздух был пропи-

тан холодной влагой, и путники продрогли до мозга костей.

На рассвете 18 января Скотт по показаниям своих аппаратов определил, что они уже в двух километрах от полюса. Через некоторое время они натолкнулись на палатку, которая была оставлена экспедицией Амундсена состоявшей из 5 человек. В палатке была прикреплена следующая записка:

„Роальд Амундсен—Олаф Олафсон Биаланд—Хильмер Гансен—Сверре Хассель—Оскар Вистинг“.

Записка была помечена датой 16 декабря 1911 г. Следовательно, Амундсен на целый месяц опередил экспедицию Скотта. Скотт также оставил записку, что и он со своими спутниками достиг палатки 18 января 1912 г. В двух километрах южнее Скотт натолкнулся на кузов от саней, к которому Амундсен прикрепил норвежский флаг. „Мы воздвигли столб из камней, — пишет Скотт, — и водрузили на нем наш бедный, обиженный флаг. Это было не так легко сделать на таком морозе. Я думаю, что полюс лежит на высоте 2900 метров. Это тем более замечательно, что на 88-й параллели мы находились уже на высоте 3200 метров. Мы снесли прикрепленный к шесту флаг и поставили его по возможности близко к месту, где должен быть расположен полюс“.

Они сделали несколько кругов вокруг полюса и в это время не переставали думать об Амундсене. Он выиграл целый месяц, и у него при обратном возвращении к Китовой бухте были конечно, лучшие условия погоды и дороги. К тому же выбранный им путь был на 200 километров короче пути, по которому должен был возвращаться Скотт. У Амундсена было еще одно преимущество. Он не должен был тащить со своими людьми сани, так как, судя по многочисленным следам, у него было достаточно собак. У Скотта же собаки и лошади давно уже погибли. „Перед нами, — пишет он, — лежат

1500 километров тяжелого пути, 1500 километров с тяжелой поклажей, 1500 километров лишений голода и холода. Прощайте мечты и радужные грезы.“

19 января Скотт выступил в обратный путь. Погода значительно ухудшилась, свирепствовали снежные бури, которые почти совершенно замели прежние следы. Плохо обстояло и с продуктами. Нужно было поторопиться, чтобы во-время подоспеть к запасному складу и пополнить запасы продовольствия. К счастью, по крайней мере в первые дни, дул попутный ветер. Скотт воспользовался им и прикрепил к саням парус, что принесло им некоторое облегчение. Скоро, однако, снежные бури усилились, температура по ночам падала до 34° и ходить стало очень мучительно.

„Сыпучий снег, — пишет Скотт, — несется, как песок. Снежные, очень мрачные тучи заслоняют свет и осыпают нас крошечными кристаллами. Эти кристаллы портят дорогу; тащить сани очень тяжело, несмотря на легкий груз и раздуваемый ветром парус. Наши старые следы местами заносит глубоким снегом, и над ними образуются острые заструги. Мы чувствуем холод и усталость, и боюсь, что Отс страдает больше нас всех. Главное теперь — поддержать равномерную скорость. Я надеюсь, что это нам удастся, и мы попадем на корабль. Тяжело везти сани с горы, а в гору тащить их будет, вероятно, еще труднее“.

На четвертый день снова разразилась снежная буря. Продолжать путь было невозможно, и людям пришлось переждать бурю в палатке. Все же на другой день погода немного прояснилась. Скотт нашел старые следы, и через некоторое время путники натолкнулись на красный флаг, воткнутый у запасного склада. Пополнив свои запасы и подкрепившись, они пошли дальше. За это время произошли печальные события, которые в дальнейшем роковым образом повлияли на исход всей экспедиции. Уже в первые дни обратного пути

сильно изнуренный Эванс отморозил себе нос, а пальцы его покрылись волдырями. У Отса сильно зябли ноги, а Вильсон жаловался на боль в глазах. Только маленький Бауэрс держал себя молодцом.

В конце января, преодолев невероятные лишения, изнемогая от холода и систематического недоедания, Скотт добрался, наконец, до места, откуда он недавно отослал обратно своих товарищей, оставшись только с четверьмя наиболее стойкими и выносливыми друзьями. Состояние Эванса к тому времени сильно ухудшилось. Он два раза проваливался в трещину и отшиб себе два ногтя. Отс слабел с каждым днем, и в довершение всех бед Вильсон повредил себе ногу, и она распухла. Несмотря на все предосторожности, с которыми люди продвигались вперед, Скотт, наткнулся все-таки на лед и сильно ушиб плечо. Теперь в палатке было уже трое больных: Эванс, Вильсон и сам Скотт. И все же, изнуренные, разбитые, подавленные и полуголодные, они все-таки продвигались вперед и вступили, наконец, на глетчер Бирдмора.

Дневные порции были уменьшены до минимальнейших размеров. Запасные склады, которые они с большим трудом находили, только в незначительной степени пополняли их запасы продовольствия. Ощущался уже явный недостаток в гарном масле. Все мысли вращались вокруг еды, и путники все время говорили о том, как хорошо было бы сытно поесть. Среди всех этих лишений и ужасов экспедиция все-таки улучила время для научного обследования камней и обнаружила мощные залежи каменного угля. Это дало им на время новую тему для разговоров и отвлекло их мысли от еды.

11 февраля ветер подул с новой силой, и погода резко испортилась. Скотт отмечает в своем дневнике, что этот день был самым тяжелым за все время их путешествия. Уже с утра освещение было плохое, старые следы совершенно замело и путники сбились с до-

роги. Долго они блуждали на одном месте и не могли найти никакого выхода. Они пришли в полное отчаяние, и только к вечеру им удалось натолкнуться на старый след. На следующий день они слишком забрали влево и снова сбились с пути. Продукты уже были на исходе, осталось всего несколько сухарей и три порции пеммикана, из которых они выкроили четыре порции. Если им не удастся в течение дня добраться до склада, то все погибло. Долго блуждали путники среди ледяных глыб, пока, наконец, Вильсон не увидел красного флага.

„Точно гора свалилась с плеч! — отмечает Скотт в своем дневнике. — Теперь у нас пищи на $3\frac{1}{2}$ дня. У всех стало легче на душе. Мы немедленно сделали привал и как следует поели“.

На следующий день погода была хорошая, и солнце ярко светило. Но от этого яркого света у Вильсона и Бауэрсера разболелись глаза, да и другие были в ужасном состоянии. „Это ужасно, — пишет Скотт, — но это так. Никто из нас не ходит уже так, как следует. У Вильсона болит нога, и он не может одеть лыж. Но хуже всех Эванс. Сегодня утром у него на ноге вскочил огромный пузырь. Пришлось остановиться, чтобы приспособить ему обувь, и это отняло у нас много драгоценного времени. Эванс голоден, Вильсон тоже. Но мы не смеем увеличивать порции. Я теперь исполняю обязанности повара, и каждый раз я все меньше и меньше подаю еды. Мы стали вялыми и медлительными на работу, и это вызывает новые задержки. До большого склада на нижнем краю глетчера осталось еще 55 километров, а наших продуктов едва хватит на трое суток“.

Путешественники пробились еще на 26 километров вперед, но здесь случилось несчастье. Эванс с утра чувствовал себя хорошо. Он даже тащил сани, но вскоре потерял лыжи и отстал. Путники остановились, чтобы дать ему возможность догнать их. Они снова соединились, но вскоре Эванс опять отстал. Долго он не являлся.

и путешественники повернули назад, чтобы его подобрать. Они нашли его в ужасном состоянии: он стоял в снегу на коленях, одежда его была разодрана, руки обнажены и отморожены, и глаза сверкали диким блеском. С ним, повидимому, случился обморок, и теперь он был совершенно без сил и не мог самостоятельно ступить ни шагу. С большим трудом его доставили на санях в лагерь. Обессиленного и изнеможденного, его положили в бессознательном состоянии в спальный мешок. Больше он уже не пришел в себя и к полуночи тихо скончался. По мнению члена экспедиции, врача Вильсона, Эванс во время одного из своих падений получил сотрясение мозга.

Гибель товарища явилась для путешественников большим ударом, но ведь могло случиться и хуже. „Это еще счастье, — пишет Скотт, — что он так умер. Прodelать дальнейший путь с тяжело больным товарищем было бы для нас безнадежным предприятием“.

18 февраля четыре оставшихся в живых путника достигли лагеря, в котором находились запасы конины. Здесь они подкрепили себя мясом и заснули глубоким сном. Тут же они могли сменить свои потрепанные сани, хотя перегрузка заняла у них много времени. Каков будет путь через ледяной барьер? Если бы хоть был хороший снег, чтобы можно было пользоваться лыжами! Увы, уже в первые часы дальнейшего пути они убедились, что снег с каждым метром становится все хуже и хуже. У них было такое ощущение, точно они тянули сани сквозь песок через пустыню. К счастью, светило солнце, и путники ходили в сухом платье. Да и пища чуть-чуть улучшилась, ибо на долю четверых живых досталась пятая порция бедного Эванса.

Скоро, однако, небо заволокло тучами, и снова стало трудно отыскивать старые следы. Точно звезды в темную почь им освещали дальнейший путь снеговые кучи, сложенные по дороге к полюсу для защиты ло-

шадей от ветра. Когда они внезапно натыкались на них, их охватывало чувство тепла, уюта и уверенности в своих силах. Если бы только лошади держались подольше, насколько скорее они, освобожденные от груза, подвигались бы к полюсу и обратно к месту спасения на мыс Эванс или, по крайней мере, к большому т. наз. однотонному лагерю (в этом лагере была сложена одна тонна продуктов).

Между тем приближалась уже зима, и это представляло для путешественников большую опасность. Южные ураганы заметали последние слабые остатки прежних следов. Бауэрс должен был постоянно делать вычисления, чтобы держаться правильного направления и не сбиться в сторону от дороги. Заблудиться в ледяном плаги и потом в течение многих дней плутать в поисках складов—означало верную смерть.

24 февраля Скотт подошел к новому складу. Продовольствия он здесь нашел достаточно, но одно неприятное открытие точно громом поразило измученных путешественников. В складе было слишком мало гарного масла. Продуктов у них теперь было на 10 дней, а до ближайшего склада осталось 130 километров, следовательно, с едой обстояло более или менее благополучно, но как они будут в такие жгучие морозы есть холодную, замерзшую пищу, для подогревания которой не хватало масла.

В этом же складе Скотт нашел записку от партии, которую он с глетчера отослал обратно. Эта записка гласила, что уже тогда дорога была неважная. Один из участников этой партии заболел, но в момент ее нахождения у этого склада ему уже было лучше.

В течение ближайших дней температура все падала и падала. 28 февраля мороз достиг 40°, а до ближайшего склада оставалось еще 45 километров. Из-за нехватки масла люди не могли достаточно согреть свои

озябшие тела, и дневные переходы резко сокращались. 1 марта температура понизилась до 41 град. при сильном противном ветре. Все же через день они достигли склада. Здесь на них обрушились три удара: во-первых, запас масла оказался явно недостаточным, а до ближайшего склада оставался еще 131 километр, во-вторых, вследствие жестоких морозов, у Отса сильно разболелись пальцы на ногах, в третьих, поднявшийся сильный ветер замел следы, и приходилось пробираться вперед наугад.

„До склада осталось еще два больших перехода, — пишет Скотт через несколько дней, — а топливо у нас уже на исходе. Бедный Отс измучен вконец, и мы ничем не можем ему помочь. Может быть, его силы поддержала бы горячая пища, но боюсь, что и этого было бы уже недостаточно. Мы не в состоянии помогать друг другу, каждому довольно забот о самом себе. Мы поставили себе задачей довести дело до конца, не падая духом, но все-таки тяжело так надрывать свои силы в течение долгих часов и все же сознавать, что еле-еле подвигаешься вперед. Мы только думаем о том, как бы добраться до ближайшего склада, и, изнемогая от холода и усталости, плетемся вперед через силу. Наружно мы сохраняем полное спокойствие и болтаем в палатке о всяком вздоре. С тех пор, как мы решили восстановить полные порции, мы стараемся не говорить о еде. Правда, такое решение сопряжено с риском, но больше голодать мы уже не в состоянии. Бедный Отс уже не может тащить сани. Пока мы разыскиваем следы, он обычно остается сидеть на санях, но терпение его изумительно. Он никогда не жалуется, хотя ноги его адски болят. Зато теперь он уже редко оживает и вообще стал более молчалив. Если бы мы все были в нормальном состоянии, я бы мог еще надеяться как-нибудь выпутаться, но бедный Отс страшно нас связывает, хотя он делает все возможное и старается

храбриться. Он, видимо, очень страдает, и одна нога у него в безнадежном положении.

10 марта Отс спросил у Вильсона, может ли он еще выжить. Как врач, Вильсон знал, что положение его товарища безнадежно, но он всячески старался внушить ему, что он должен крепиться и не терять присутствия духа. Скотт отмечает в своем дневнике, что Отс стал для них большой обузой. Его приходилось по утрам ждать, и они не могли сразу отправляться в путь после завтрака, во время которого они несколько согревали свои тела.

На следующий день они снова сбились с пути. Отс спросил у своих товарищей совета, как ему дальше поступить, и они посоветовали ему итти вперед, пока хватит сил. В тот же день Скотт стал убеждать Вильсона передать им из аптечки яд, чтобы они сразу же могли положить конец своим мучениям и страданиям. Вильсон понимал, что если он не исполнит этой просьбы, они все набросятся на аптечку, разобьют ее и захватят яд силой. Поэтому, он передал своим товарищам 30 таблеток с опиумом, а себе оставил склянку с морфием. Дело начинало принимать трагический оборот.

Сбиваясь ежедневно с дороги и блуждая по снежной пустыне, путешественники прошли еще несколько суток, делая в день 10 километров. 16 марта умер несчастный Отс. Вот как Скотт описывает конец этого мужественного исследователя: „Три дня тому назад бедный Отс нам заявил, что он дальше итти не может и предложил нам уложить его в спальный мешок и оставить. Конечно, мы не могли пойти на это и кое-как уговорили его пойти дальше. Несмотря на невыносимую боль, он пошел с нами вперед. Вчера к ночи ему стало хуже, и мы все поняли, что это—конец. Он все время говорил о матери, пока не заснул в надежде уже больше не проснуться. И все же он утром проснулся. За палаткой бушевала снежная метель. „Пойду

пройду, — сказал он нам. — Может быть, вернусь не скоро“... Он вышел в метель, и мы его уже больше не видали. Мы знали, что бедный Отс идет на смерть и отговаривали его, сознавая, однако, в душе, что он поступает, как благородный человек. Мы все надеемся в таком же духе встретить конец, а до конца, несомненно, недалеко“...

17 марта был 40-градусный мороз. Путники уже мерзли на ходу и отогревались только во время еды. Чтобы облегчить сани, они закопали в снегу два спальных мешка и аппараты. Вильсон настоял на том, чтобы они захватили с собой коллекцию камней и угля. Они решили также во что бы то ни стало сохранить все дневники и записи. 18 марта до однотонного склада оставалось 39 километров. Термометр показывал 37° ниже нуля. Это еще было терпимо, но густой снег застилал им глаза и покрывал их лицо ледяной коркой. Они теряли последние силы и все же старались продвигаться вперед.

Через некоторое время до однотонного склада осталось уже 29 километров. Они могли бы пройти это расстояние в 3 дня, если бы у них не мерзли так ноги. Но разве они могли согреть ноги без горячей пищи. 19 марта им оставалось до склада всего 20 километров, но их задержала свирепствовавшая снежная метель, которая не давала им возможности продвигаться вперед ни на один метр. Из-за метели они вынуждены были оставаться в палатке весь день 20 марта. 21 марта Вильсон и Бауэрс решили пойти в склад за топливом, оставив больного Скотта одного в палатке, но вынуждены были вернуться ни с чем.

Последняя запись Скотта относится к 29 марта. „С 21 марта, — пишет он, — свирепствовала непрерывная юго-западная снежная буря. 20 марта у нас осталось топлива только на то, чтобы согреть каждому две чашки чая, и сухой пищи на два дня. Каждый день мы

были готовы пройти отделявшие нас от склада 20 километров, но нет возможности выйти из палатки, так свирепствует ураган. Не думаю, чтобы мы могли еще на чтонибудь рассчитывать. Мы выдержим до конца, но конец уже близок. Очень жаль, но я не думаю, чтобы я был еще в состоянии писать.

Р. Скотт“.

Последняя приписка гласила: „Умоляю, позаботьтесь о наших близких“.

Через 8 месяцев, когда зима уже миновала, одной посланной с зимнего лагеря экспедиции удалось обнаружить одинокую палатку в снегу с тремя трупами. Вильсон и Бауэрс завернулись с головами в спальных мешках. По видимому, они умерли раньше Скотта, который пережил их на несколько дней. Он откинул верх своего мешка и расстегнул ворот одежды. Под его плечом нашли ранец, в котором находился его дневник. Рукой он обнимал Вильсона. Кроме дневника, он написал перед смертью несколько писем. В одном из них, адресованном общественному мнению, он подробно разбирает причины своей неудачи, которая, по его словам, объясняется главным образом, гибелью лошадей, плохой погодой и мягким снегом. На первой странице последней тетрадки его дневника имеется надпись: „Перешлите дневник моей жене“. Слово „жене“ он потом зачеркнул и написал: „вдове“.

Отправляясь к полюсу от мыса Эванса, Скотт сообщил оставшимся там людям, что он рассчитывает вернуться обратно во второй половине марта. Уже к концу февраля от мыса была направлена к однотонному складу вспомогательная экспедиция из двух человек с собаками. Они должны были встретить Скотта у лагеря и помочь ему добраться до своей базы. Хотя погода была неблагоприятная, эта экспедиция все же в первые дни проделывала по 55 километров в сутки и уже 4 марта

достигла склада. Здесь их настигла свирепая буря и о дальнейшем продвижении вперед нечего было и думать. Экспедиция, задержавшись у склада несколько дней и не дождавшись улучшения погоды, пополнила склад новыми запасами продуктов и 10 марта вернулась обратно в зимний лагерь. Если бы Скотту удалось добраться до однотонного склада, он был бы обеспечен продуктами на целый месяц. Вспомогательная экспедиция вернулась обратно к зимнему лагерю 15 марта в ужасном состоянии. Люди и собаки были совершенно обессилены и истощены. 26 марта вышла к однотонному складу другая экспедиция помощи, но за это время погода до того испортилась, что люди вернулись обратно, не достигнув даже склада.

А в это время Скотт и его два товарища в каких-нибудь 20 километрах от богатого продовольственного склада медленно угасали от голода...

Как Амундсен открыл Южный полюс.

Выше уже отмечалось, что Амундсен, прежде чем открыть Южный полюс, находился в северных морях и совершенно неожиданно повернул к югу. Действительно, первоначальной задачей Амундсена было исследование северных морей, но, получив в сентябре 1909 г. известие о том, что Северный полюс уже открыт, он увидел, что его план готов рухнуть. Правда, этот план предусматривал достижение чисто-научных целей, но Амундсен слишком хорошо знал человеческую природу и великолепно отдавал себе отчет в том, что после открытия Пири лица, которые вложили в предприятие Амундсена, определенные средства, не будут уже удовлетворены результатами экспедиции Амундсена, как бы они ни были плодотворны в научном отношении. Нужно было быстро на что-нибудь решиться, и без долгих раздумий и колебаний Амундсен решил отложить изучение северных морей на один-два года, а до

этого — не больше и не меньше — открыть Южный полюс.

Это решение держалось в строгой тайне, и в новый план Амундсена были посвящены только его брат, командир „Фрама“ Нильсон, а впоследствии еще два офицера судна. Больше никто не знал о том, какое грандиозное и ответственное предприятие затевает Амундсен. Впоследствии, когда „Фрам“ на всех парах направлялся уже к области южных полярных льдов, и весь мир узнал о настоящей цели этого рейса, большинство людей подняло дикий вой, кричало, что это неслыханная авантюра, что Амундсен поступил нечестно и его необходимо даже задержать. Амундсен заранее считался с такими настроениями и именно в виду этого так тщательно скрывал от всех истинную цель предстоящей экспедиции. Он знал, что победителей не судят, и будущее показало, насколько он прав.

Между тем, его предприятие ни в коем случае нельзя было назвать авантюрой. Наоборот, это была тщательно подготовленная и прекрасно снаряженная научная экспедиция. План экспедиции был разработан до малейших мелочей и мельчайших деталей. Все было заранее рассчитано и предусмотрено. Все свои познания о плато Росса Амундсен почерпнул из различных описаний, но он так досконально изучил литературу об Антарктике, что когда попал в Китовую бухту, ему показалось, что он уже много раз побывал в этих местностях и основательно их знает.

При составлении плана Амундсен проявил необычайную прозорливость и интуицию. Прежде всего он остановился на Китовой бухте, как на исходном пункте для пешей экспедиции к полюсу. Против этого пункта у других антарктических исследователей существовало известное предубеждение. Исследователи полагали, что эта часть равнины находится в пловучем состоянии, ибо от нее постоянно откалываются большие куски льда.

Этого мнения придерживались даже такие опытные и авторитетные полярные путешественники и исследователи, как Шекльтон и Скотт. Амундсен же при всем своем уважении к Шекльтону, на основании изучения богатой литературы об Антарктике, был твердо убежден в том, что это мнение основано на недоразумении. Путем разных сличений и умозаключений Амундсен пришел к выводу, что Китовая бухта есть та самая бухта, которую наблюдал еще в начале 40-х годов прошлого столетия Джеймс Росс. Если, несмотря на то, что от нее откалывались куски льда, она сохранилась в течение 70 лет, то это доказывало, что здесь имелась не пловучая ледяная равнина, а твердое образование, покоящееся на группе островов, шхер и отмелей.

Преимущества же Китовой бухты перед другими пунктами были неисчислимы. Прежде всего, эта равнина представляла удобное место для зимовки. Далее бухта была расположена на целый градус ближе к южному полюсу, чем место зимовки Скотта. В бухте же водилось много животных, и можно было обеспечить себя здесь большими запасами свежего мяса тюленей и пингвинов. Многие признаки указывали на то, что эта далеко отстоящая от материка часть ледяной равнины значительно удобнее и представляет меньше трудностей, чем искромсанные области, тянущиеся вдоль берега. В научном отношении этот план также давал большое преимущество, ибо с Китовой бухты Амундсен должен был направляться к бухте по совершенно другой дороге, чем Шекльтон и Скотт. Все эти соображения позднее целиком оправдались.

Предусмотрительность и тщательность подготовительных работ Амундсена прямо поражают своей щепетильной точностью. Он следил за всеми приготовлениями, и все было предусмотрено в мельчайших подробностях. Подобрал прекрасный состав команды, Амундсен начал заботиться о вьючных животных. Он

остановил свой выбор на собаках. совершенно не разделяя мнения Шекльтона и Скотта о преимуществах лошадей. „Одно из преимуществ собак в таких путешествиях, — пишет Амундсен, — состоит в том, что они легки и потому свободно переходят через снежные мосты, образующихся на трещинах ледников. Если собака даже провалится, то беда не велика, ибо ее легко схватить за шиворот и вытащить из трещины. С лошадью этого делать нельзя. Большое тяжелое животное проваливается гораздо легче, а вытащить его чрезвычайно трудно. Другое преимущество заключается в том, что собак можно кормить собачьим же 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. Потому-то они 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 работали очень хорошо, если только они получали свою долю угощения от какой-нибудь части тела своего товарища. Единственное, что оставалось от таких угощений, были зубы жертвы, но после особенно утомительного дня даже их не оставалось. При переходе с ледяной равнины на плоскогорье отпадает всякое сомнение в пригодности собак. Они полезны не только во время переходов через ледники, ведущие к плоскогорью, но и дальше на всем протяжении пути. Лошадей же приходится оставлять у подножия ледника и довольствоваться сомнительным удовольствием самому изображать из себя лошадь?

Эти соображения Амундсена представляют тем большую ценность, что тогда, ведь, о трагедии Скотта и вообще о мытарствах его экспедиции ничего еще не знали. Амундсен решил, что самыми пригодными для

экспедиции являются гренландские собаки, которых он заказал 100 штук. Прекрасный уход и чуткое отношение к животным привели к тому, что они очень хорошо выдержали 30.000-километровый путь и дали еще приплод, увеличившись с 97 до 116. Амундсен лично следил за всеми приготовлениями: за запайкой ящиков с колониальными товарами, за шитьем теплой, прочной и легкой одежды, за изготовлением специальных сапог, за постройкой разборного дома, в котором экспедиция должна была перезимовать в Китовой бухте, за шитьем палаток, за изготовлением лыж, саней и т. д. и т. п. План был настолько тщательно и детально разработан, что еще в сентябре 1909 г. сидя у себя дома в Бундефьорде, близ Христиании, Амундсен уже заранее считал, что последние путешественники вернутся с Южного полюса к Китовой бухте 23 января 1912 г. Амундсен просчитался только на два дня — он вернулся с полюса победителем 25 января 1912 года.

Итак, когда все приготовления были закончены, и все снаряжение было уложено на „Фраме“ судно в ночь на 7 июня 1910 г. отправилось на юг. Впрочем, это еще не означало путешествия к Южному полюсу, так как „Фрам“ сначала еще выполнил ряд океанографических работ в Атлантическом океане. Когда эти работы были закончены, „Фрам“ вернулся обратно в Норвегию, откуда выплыл прямым рейсом к Антарктике 9 августа ночью. Только через месяц после того, как „Фрам“ оставил Мадейру, Амундсен посвятил в свой план всю команду. Люди восторженно приняли его сообщение, и у Амундсена точно гора свалилась с плеч. С Мадейры же, через брата Амундсена, были отправлены на родину письма с изложением плана Амундсена. Теперь они могут там относиться к плану, как им угодно: Амундсен был уже далеко и совершенно недосягаем.

2 января 1911 г. „Фрам“ прошел полярный круг и вступил в область пловучих льдов. Еще накануне

с „Фрама“ видели большой айсберг. 11 января показалось ледяное плато, а 14 января на день раньше предусмотренного планом срока, „Фрам“ вступил в Китовую бухту. В течение января был установлен дом для зимовки и перевезено все снаряжение и продовольствие с „Фрама“. Дальнейшие работы экспедиции и открытие Южного полюса освещает следующее сообщение самого Амундсена, переданное им по телеграфу из Квислэнда при обратном следовании „Фрама“:

„10 февраля 1911 г. мы начали продвигаться к югу для устройства продовольственных складов. К 11 апреля были готовы три таких лагеря, в которых хранились 3.000 кило съестных припасов и 1.100 кило тюленьего мяса. Так как не было никаких примет, то место складов приходилось отмечать флагами, поставленными на расстоянии семи километров в восточном и западном направлении. Большую ледяную равнину легко было перейти, она была особенно благоприятна для передвижения на собаках. 15 февраля мы проехали на санях 100 км. Каждые сани весили 300 кило и были запряжены шестью собаками. Поверхность Ледяного плато была равномерна, мелкозерниста. В отдельных местах виднелись трещины, но только в двух случаях они оказались опасными. Равнина простиралась вдаль волнообразно. Погода была прекрасная, совершенно спокойная, временами дул слабый ветер. 4 марта была самая низкая температура этого путешествия — 40 градусов.

5 марта мы вернулись и узнали, что „Фрам“, уже ушел. С радостью и гордостью выслушали мы сообщения оставшихся товарищей о том, что нашему отважному капитану удалось проникнуть на юг дальше, чем кому-либо до сих пор. Значит, наш старый, добрый „Фрам“ доставил норвежский флаг дальше всех на юг, как и на север. Наибольшая южная широта, достигнутая „Фрамом“, была $78^{\circ} 41'$.

Прежде чем наступила зима, в нашем зимнем лагере накопилось 6 000 кило тюленьего мяса. У нас было 8 собачьих хижин, кроме того, мы построили несколько снежных хижин и поставили палатки для связи. Поботившись таким образом о собаках, мы подумали и о себе. Наша маленькая хижина была совершенно занесена снегом, и только в середине апреля мы решили устроить себе искусственное освещение. Мы сделали это при помощи лампы „Люкс“ в двести свечей, которая распространяла сильный свет и поддерживала всю зиму в хижине температуру в 20°. У нас была превосходная вентиляция, доставлявшая все время свежий воздух. Хижина была соединена с домом, в котором находились наши мастерские, склады, погреба и даже ванная комната и комната для наблюдений. Таким образом, все наши помещения были под крышей и легко доступны на случай бурь и морозов.

Солнце покинуло нас 22 апреля и появилось только через 4 месяца. Во время зимы мы работали над переделками в нашем снаряжении. Путешествия для устройств продовольственных складов показали, что наши костюмы слишком тяжелы и неуклюжи для ледяной равнины. Мы выполняли только все необходимые научные работы, сделали много метеорологических наблюдений, заслуживающих внимания. Было очень мало снега, несмотря на то, что вблизи была незамерзшая вода. Мы надеялись иметь зимой более теплую погоду, но температура все время держалась очень низкая. Мы измеряли ее в течение пяти месяцев: она колебалась между 50 и 60°. Самый сильный мороз был 13 августа—59°. Погода была спокойная; 1 августа было 58°, при ветре 6 м. в секунду. Средняя годовая температура равнялась 26°. Со дня на день мы ожидали урагана, но дождались только двух не особенно больших бурь.

Южные сияния мы наблюдали во всех небесных направлениях. Во все время зимы состояние нашего здо-

ровья было превосходным. Когда солнце снова появилось 24 августа, оно застало здоровых и бодрых телом и душой людей, вполне готовых приняться за разрешение поставленной себе задачи.

Еще за день до восхода мы переправили сани к месту отхода на юг. В начале сентября температура поднялась, и мы приступили к последним приготовлениям. 8 сентября 8 человек с семьей санями, 90 собаками и запасами пустились в трехмесячный путь. Почва была превосходна, холод — терпим. Но уже на следующий день оказалось, что мы слишком поспешили. Температура упала и держалась следующие дни между 50 и 60°. Мы мало страдали от холода, так как на нас были прекрасные меховые костюмы, но с собаками дело обстояло хуже. Они худели с каждым днем, и мы скоро заметили, что они не долго выдержат. Дойдя до первого лагеря, под 80 параллелью, мы решили повернуть обратно и дожидаться наступления весны, разгрузили и спрятали наши припасы и повернули домой. Мы потеряли несколько собак и отморозили несколько пальцев, но в общем все обстояло великолепно. Только в середине октября весна окончательно наступила, и стали появляться тюлени и птицы. Температура держалась между 20 и 30°. В это время мы решили изменить первоначальный план общего путешествия на полюс. Решено было отправить только пять человек, а остальные трое должны были предпринять экспедицию на Восток, к Земле короля Эдуарда VII. Эта экспедиция не была предусмотрена вначале, но так как прошлым летом англичанам не удалось достичь этой страны, то мы решили взять это на себя.

20 октября отряд, предназначавшийся для похода на юг, двинулся в путь. Он состоял из пяти человек, 52 собак и четырех саней и имел с собой запасов на 4 месяца. Все было в образцовом порядке, и мы решили сделать первую часть пути спокойно, чтобы не

утомить собак; поэтому мы сделали небольшую остановку 23 октября у первого продовольственного склада, находившегося под 80° южной широты. Сначала мы сбились с пути из-за густого тумана, но, пройдя около 4 км., снова нашли его.

Остановившись, мы дали собакам наесться солонины до отвала, а затем, 26 октября, снова двинулись в путь. Температура держалась все время на $20-30^{\circ}$.

Мы решили вначале делать не более 20 — 30 км. в день, но наши сильные, усердные животные делали больше. Под 80° мы начали строить снежные башни, которые должны были указывать нам дорогу на обратном пути.

31 октября мы дошли до лагеря под 81-й параллелью. Там мы остановились на день. Собаки получили пемикану. 5 ноября мы дошли до лагеря под 82° , и тут собаки в последний раз нажрались вволю.

8 ноября мы двинулись к югу и с тех пор ежедневно делали по 50 км. Чтобы облегчить тяжелые сани, мы устраивали под каждым пройденным градусом продовольственные склады. От 82° до 83° поездка была сплошным удовольствием. Погода и почва были благоприятны, лучшего нельзя было и желать. Все шло, как по нотам, и 9 ноября мы увидели Землю Южной Виктории и продолжение горной цепи, отмеченной на карте Шекльтона, которая тянется на юго-восток по направлению к Бридморскому леднику. В этот день мы достигли 83° и устроили 4-й продовольственный склад.

11 ноября мы сделали интересное открытие: оказалось, что Плато Росса примыкает на юго-востоке к горной цепи, которая на противоположной стороне идет к юго-западу и образует продолжение Земли короля Эдуарда VII.

13 ноября мы достигли 84° и устроили еще один склад. 16 ноября мы были под 85° и снова оставили

часть припасов. Мы шли все время прямо на юг, с самого выхода из зимнего лагеря.

17 ноября, под 85° , мы набрали на такое место, где берег страны, находящейся в глубине Антарктики, перекрещивался с нашей дорогой, но пока он не представлял для нас препятствия. Он подымался волнообразно, почти на 90 метров, и отдельные большие пропасти образовывали его границу. Здесь мы устроили главный склад: мы нагрузили на сани запасов дней на шестьдесят, оставив на месте 30-дневный запас.

Горный массив, у подножья которого мы расположились, и который нам предстояло перейти, выглядел совершенно неприступно. Его вершины поднимались над берегом на 600 и до 3.000 метров. Дальше к югу возвышались другие горы, повидимому, более 4.500 м. вышиной.

На следующий день начался подъем, вернее, карабкање. Вначале это не было особенно трудно, подъем был довольно мягкий, скаты покрыты обломками льда. Благодаря усердию наших собак, мы быстро взяли этот подъем.

Но в следующей части нам стали попадаться маленькие, очень крутые ледники; здесь нам пришлось впрягать в сани по 20 собак, так что одновременно продвигались только две пары саней. В отдельных местах ледники были так круты, что нельзя было идти на лыжах, и нам несколько раз приходилось сворачивать из-за громадных трещин.

В первый день мы взобрались на 600 м., на следующий прошли несколько ледников и остановились на отдых на высоте 1.370 м. На третий день нам пришлось спуститься с ледника Акселя Гейберга, отделяющего прибрежные горы от южных гор.

На следующий день началась самая трудная часть подъема. Приходилось делать массу обходов, чтобы избежать бесчисленных трещин и открытых пропастей.

Большинство из них было заполнено, так как ледник, должно быть, уже давно перестал двигаться; но все же нам приходилось проявлять чрезвычайную осторожность, потому что никогда нельзя знать, насколько прочен покрывающий трещины слой снега. В эту ночь мы разбили лагерь в очень живописной местности на высоте 1.500 м.

Ледник был зажат между двумя горами по 4.500 м. вышиной, которые мы называли Фритьоф Нансен и Петерс Кристоферсен.

У подножья ледника мы увидели снежную гору Олэ Энгельстрадта, подымавшуюся на 5.000 м. Ледник в узком проходе был совершенно искромсан. Казалось, что громадные расселины не желают пропустить нас, но, к счастью, на деле они оказались менее страшными, чем на вид.

Наши собаки, прошедшие за последние недели расстояние в семьсот км., проделали и в этот день блестящую работу — 35 км., при подъеме на 1.700 м. Это было почти невероятное достижение. Нам понадобилось только четыре дня, чтобы перейти с Ледяного плато на плоскогорье, и мы разбили наш лагерь на высоте 2.250 м. Здесь нам пришлось убить 24-х и оставить только 18 из наших славных собак — по шести на каждые сани. В этом лагере нам пришлось провести четыре дня, пережидая плохую погоду. 25 ноября нам наскучило это дело, и мы двинулись в путь, но уже 26 ноября нас застигла снежная метель. В густой вьюге ничего не было видно, но мы все же чувствовали, что делаем как раз обратное тому, на что рассчитывали, т.-е. вместо того, чтобы подниматься, быстро спускаемся.

Гипсометр (прибор, показывающий высоту) отметил в этот день понижение на 180 м.

На следующий день мы продолжали путь при сильном ветре и снежной вьюге. Наши лица очень пострадали от холода, опасности не было никакой, но мы

абсолютно ничего не видели. По нашим вычислениям, мы достигли в этот день 86° . Гипсометр показывал понижение на 240 м. На следующий день — опять понижение. Погода прояснилась к полудню, и перед нашими удивленными взорами показалась на востоке, в голубой дали, могучая горная цепь. Она показалась лишь на одно мгновение и снова исчезла в густом мраке. 29 ноября погода окончательно установилась, и показалось солнце — приятная неожиданность. Наш путь шел через большой ледник, тянущийся в южном направлении, на восточной стороне которого уходила к юго-востоку большая горная цепь. Запад нельзя было разглядеть — он весь был окутан густым туманом. У подножья Чортова ледника под $86^{\circ} 21'$ южной широты были оставлены припасы на шесть дней. Измерения показали 2.440 м. над уровнем моря. 30 ноября мы начали подниматься на ледник. Нижняя его часть была в трещинах и опасна, узкие снежные мостки, перекинутые через трещины, часто ломались под нами. В этот вечер из нашего лагеря был увлекательный вид на восточные горы. Гора Хельмера Гансена была прекраснее всех, — она имеет 3.600 м. вышины и покрыта таким изломанным ледником, что издали кажется невозможным устоять на ней. Видны были также горы Оскара Вильтинга, Сверре Хасселя и Олафа Биааланда, ярко освещенные солнечными лучами. Совсем вдали, скрываемая несущимся туманом, изредка показывалась гора Нильсена; ее вершины достигают 4 500 м., но нам видны были только ближайшие части. Погода была очень туманная, и нам пришлось потратить три дня, чтобы взобраться на Чортов ледник.

1 декабря мы с громадным облегчением, чтобы не сказать энтузиазмом, покинули ледник; он был покрыт бесчисленными ямами и трещинами и достигал 2.750 м. вышины. Во время метели и тумана он казался замерзшим озером, но его покатая ледяная поверхность была

покрыта маленькими ледяными глыбами, и наша прогулка между этими массами льда была не из приятных. Почва под ногами была, повидимому, полая: звук был такой, как будто мы шли по пустым бочкам. Сначала провалился человек, за ним две собаки, но, к счастью, они благополучно выбрались на поверхность. Конечно, мы не могли идти на лыжах по этому блестящему, полированному льду, но сани продвигались сравнительно легко. Мы дали этому месту название Чортовой Танцевальной Площадки. Эта часть пути была самой тяжелой и неприятной во всем путешествии. 2 декабря мы дошли до самого высокого пункта: измерения показали 3.280 м. высоты и $87^{\circ} 51'$ южн. широты. 8 декабря плохая погода кончилась, солнце улыбнулось, и мы принялись за астрономические наблюдения. Оказалось, что наши наблюдения совпали с вычислениями пройденного пути — т.-е. что мы находимся под $86^{\circ} 16'$ южн. шир. Перед нами лежало совершенно плоское, местами прерванное маленькими трещинами, плоскогорье. После полудня мы прошли $88^{\circ} 23'$ — широту, до которой проник Шекльтон. Под $88^{\circ} 23'$ мы сделали привал и устроили последний продовольственный склад — десятый. С этого места плоскогорье начало понижаться равномерно и очень медленно. 9 декабря мы достигли $88^{\circ} 29'$, 10 декабря — $88^{\circ} 56'$, 11-го — $89^{\circ} 15'$, 12-го — $89^{\circ} 30'$, 13-го — $89^{\circ} 45'$.

До сих пор наши наблюдения солнца и измерения пройденного пути удивительно удачно совпадали. Мы рассчитали, что к 14 декабря достигнем полюса. Во второй половине этого дня была прекрасная погода. Слабый ветер дул с юга при 23° температуре, сани скользили превосходно. День прошел без особых событий, в три часа дня мы остановились, так как, по вычислениям, достигли цели.

Мы собрались вокруг норвежского флага, сделанного из лучшего шелка, чтобы вместе водрузить его.

Мы дали плоскогорью, на котором лежит полюс, название „Земли короля Гаакона VII“.

Это была громадная равнина, которая на много миль кругом, во всех направлениях, имела одинаковый характер. Мы обошли окрестности лагеря и на следующий день, при прекрасной погоде, с шести утра и до семи вечера занимались наблюдениями, давшими в результате $89^{\circ} 55'$. Чтобы как можно ближе наблюдать полюс, мы прошли недостающие 9 км к югу—так близко к полюсу, как только возможно. 16 декабря мы расположились там при солнечном сиянии, чтобы сделать все возможные в благоприятных условиях наблюдения. Четверо из нас делали наблюдения ежечасно в продолжение суток—всего 24. Результаты будут переданы специалистам для разработки.

Итак, мы сделали все наблюдения настолько близко к полюсу, насколько это было в человеческих силах и возможно при наших инструментах. Мы определили при помощи секстанта и искусственного горизонта радиус полюса в 8 км.

17 декабря все было закончено. На самом полюсе мы поставили маленькую палатку, окружили ее норвежскими флагами и водрузили на ней норвежское знамя и вымпел „Фрама“. Расстояние от зимнего лагеря до полюса равнялось приблизительно 1.400 км., так что мы в среднем проходили по 25 км. в день.

17 декабря мы пустились в обратный путь. Погода была исключительно благоприятная, и возвращение было значительно легче, чем путь туда. В январе 1912 г. мы вернулись в зимний лагерь с двумя санями и 11 собаками,—все в превосходном состоянии. На обратном пути мы делали по 36 км. в день. Самая низкая температура во время путешествия достигала -31° , самая высокая -5° .

Главным достижением, не считая того, что достигнут полюс, является то, что твердо установлены поло-

жение и характер Плато Росса. Затем открыто соединение между Южной Викторией и, насколько можно судить, Землей короля Эдуарда VII, продолжением громадных гор, идущих к юго-востоку и к югу, глубоко вдаль. Они видны до 80° , но, по всей вероятности, тянутся дальше, наискось, через всю Антарктику. Всему этому новооткрытому горному массиву, длиной в 850 км, мы дали название Гор королевы Мод.

Путешествие в Землю короля Эдуарда VII, принятое под руководством лейтенанта Преструда, дало прекрасные результаты. Подтвердились открытия Скотта. Исследования Китовой бухты и Ледяного Плато представляют также большой интерес. Затем сделаны богатые геологические коллекции на Земле короля Эдуарда VII и в Южной Виктории.

„Фрам“ пришел в Китовую бухту только 9 января, так как его задержали сильные восточные ветры у Ролинг Форти.

3 февраля мы покинули Китовую бухту. Все время дул противный ветер, и путешествие длилось долго.

Мы все в прекрасном состоянии.

Роальд Амундсен.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
Первые попытки	3
Первая зимовка в полярных льдах	8
Экспедиция Гудзона	13
Гибель Франклина	19
Поиски Франклина	23
Экспедиция Нансена	39
Кук и Пири	52
Экспедиция С. Андре на воздушном шаре	61
Первый полет Амундсена	63
Полет „Норвегии“	79
Русские экспедиции	93
Открытие Южного полюса	96

П. 1964 г.

Акк. В. К-1782

12

РОДИТЕЛИ!

ВЫПИСЫВАЙТЕ ДЛЯ СВОИХ ДЕТЕЙ

≡ ГАЗЕТУ ≡

„ЛЕНИНСКИЕ ИСКРЫ“

„Ленинские Искры“ — печатают повести, рассказы и стихи лучших детских писателей.

„Ленинские Искры“ — помогают школьнику в учебе, давая очерки о полит-событиях. „Наш край, где что строится, как живут ребята за границей“ и т. д.

„Ленинские Искры“ — помещают письма и заметки самих ребят об их жизни и работе.

„Ленинские Искры“ — учат ребят мастерить модели машин, радио-приемники, летающие модели аэропланов, предметы для хозяйства и самодельные инструменты.

„Ленинские Искры“ — рассказывают ребятам обо всех интересных открытиях, путешествиях, достижениях науки и техники и происшествиях с ребятами по СССР и за границей.

„Ленинские Искры“ — устраивают конкурсы решений шарад, задач, ребусов и шахматных задач. За лучшие решения даются премии.

„Ленинские Искры“ — рассчитаны на ребят в возрасте 10 — 14 лет, выходят еженедельно на 8 страницах. В каждом номере до 20 рисунков и фотографий.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

На 1 месяц . . — р. 10 к. || На 6 месяцев . . — р. 60 к.
„ 3 месяца . — „ 30 „ || „ 1 год . . . 1 „ 20 „

Апрельские подписчики получают бесплатное приложение „Как самому сделать летающую модель самолета“.

ЗАКАЗЫ И ДЕНЬГИ НАПРАВЛЯТЬ:

Ленинград, 2, Фонтанка, 57, Изд-во „Красная Газета“.

Издательство „КРАСНАЯ ГАЗЕТА“

Вышла и поступила в продажу

==== новая книга ====

К. ЧУКОВСКИЙ

МАЛЕНЬКИЕ ДЕТИ

СОДЕРЖАНИЕ:

ДЕТСКИЙ ЯЗЫК. === ЭНИКИНИ.

ЛЕПЫЕ НЕЛЕПИЦЫ.

95 стр. 21 иллюстрация.

Двухкрасочная обложка.

==== Цена 1 рубль ====

ЗАКАЗЫ И ДЕНЬГИ НАПРАВЛЯТЬ:

ЛЕНИНГРАД, 2, Фонтанка, 57.

Главная Контора Издательства

„КРАСНАЯ ГАЗЕТА“.

К СТОЛЕТИЮ
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
Л. Н. ТОЛСТОГО
ПОСТУПИЛ В ПРОДАЖУ
ВЕЛИКОЛЕПНО ИЗДАННЫЙ
ПОРТРЕТ ПИСАТЕЛЯ
В ПЯТЬ КРАСОК
НА ХОРОШЕЙ БУМАГЕ
Цена 50 коп.

Розничная продажа в отделении „КРАСНОЙ
ГАЗЕТЫ“—просп. 25 Октября, № 68, в магаз.
изд-ва „Кр. Газеты“ „ДЕШЕВАЯ КНИГА“ —
просп. Володарского, 51 и во всех книжных
магазинах.

Цена 45 коп.

**Вокруг
Света**

**В 1928 году дает своим подписчикам
добавочно:**

**24 КНИГИ ТРЕХ ИЗВЕСТНЫХ
ПИСАТЕЛЕЙ**

А. КОНАН-ДОЙЛЬ — увлекательный рассказчик разнообразных приключений известного Шерлока Холмса, занимательный автор научно-фантастических произведений, общепризнанный мастер исторического романа. Наши читатели получают лучшие произведения: Приключения Шерлока Холмса. — Новые приключения Шерлока Холмса. — Долина ужаса. — Баскервильская собака. — Изгнанники. — Потерянный мир. — В ядовитом хвосте.

ВСЕ КНИГИ БОГАТО ИЛЛЮСТРИРОВАНЫ.

ЦЕНА по предварит. подписке 3 руб.

Д. КЭРВУД — прекрасный наблюдатель жизни Севера и знаменитый автор приключенческих романов, которые усваиваются читателем, как подлинные происшествия. Читатели получают: У истоков реки. — Долина молчания. — Пылающий лес. — Мужество капитана Плюма. — Бродяги севера. — Золотая петля. — Старая дорога.

ВСЕ КНИГИ ИЛЛЮСТРИРОВАНЫ.

ЦЕНА по предварительной подписке 2 руб. 50 коп.

Г. УЭЛЛС — известный автор научно-фантастических романов, в которых он рассказывает о нападении марсиан на нашу землю, изобретает пищу, удешевляющую размеры каждого живого существа, описывает первых людей на луне, соединяет тело животного с мозгом человека и т. д. Читатели получают: Борьба миров. — Остров д-ра Моро. — Невидимка. — Страна слепых. — Машина времени. — Похищенная бацилла. — О пространстве и времени. — Рассказы.

ВСЕ КНИГИ С МНОГОЧИСЛЕННЫМИ ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ.

ЦЕНА по предварит. подписке 2 руб. 50 коп.

Подписывающиеся на всех трех авторов уплачивают 7 рублей
(Рассрочка платежа: при подписке — 5 р., и 2 р. к 1 октября).

Заказы направлять непосредственно в редакцию:

ЛЕНИНГРАД, 2, ФОНТАНКА, 57.