

А.Ф. ТРЕШНИКОВ

РУАЛ
ДАМУНДСЕН



А.Ф. ТРЕШНИКОВ

РУАЛ АМУНДСЕН

К столетию
со дня
рождения

ГИДРОМЕТЕОИЗДАТ
ЛЕНИНГРАД · 1972

ПОЧЕМУ МЫ ЕГО ЧТИМ

Руал Амундсен относится к тому разряду людей, которые своими делами будоражат воображение разных поколений, зовут к неизведанному и преодолению самых сложных препятствий, что ставит на пути человека природа. Он был полярным исследователем. Но почитают его все, ибо жизнь Амундсена является примером целеустремленности в достижении самых крайних пределов окружающей человека природной среды, демонстрацией огромных возможностей человеческого организма, неукротимой силы, воли и энергии. При жизни Амундсена не было человека, который бы не знал его имени, знают и помнят его и теперь и гордятся им как одним из лучших представителей рода человеческого.

16 июля 1972 года исполняется 100 лет со дня рождения этого человека, 44 года прошло со дня его гибели. За это время человечество прошло сложный путь, отмеченный и трагическими ошибками, и подлинно героическими делами. Путешествие в полярные страны и даже достижение полюсов Земли стала сейчас сравнительно несложным предприятием. Человек преодолел земное тяготение и проник в космос. Но и в наши дни люди продолжают интересоваться описаниями путешествий Руала Амундсена в Арктику и Антарктику, ибо с именем его связаны едва ли не самые героические страницы истории открытия Земли. Он был одним из последних представителей того времени, когда человек выходил почти один с Природой.

Особенно гордятся делами Амундсена норвежцы. Последние годы XIX — начало XX века характерны тем, что в области полярных исследований наиболее славных успехов добились представители норвежского народа. Фритьоф Нансен, Руал Амундсен предпринимают ряд выдающихся плаваний и походов. Первое пересечение Гренландии, совершенное небольшим лыжным отрядом Нансена, первый дрейф через

Арктический бассейн на корабле «Фрам» опять-таки под руководством Нансена, беспрецедентный поход Нансена и Юхансена к Северному полюсу. Немного позднее — каскад героических походов и плаваний Амундсена: покорение Северо-Западного прохода, завоевание Южного полюса, попытка сквозного дрейфа на судне «Мод» через Арктический бассейн с надеждой достичь Северного полюса, полет на самолетах к Северному полюсу с вынужденной посадкой на дрейфующие льды и, наконец, первое пересечение Северного Ледовитого океана на дирижабле. За короткий исторический отрезок времени Амундсен достиг целей, к которым многие, не менее честолюбивые исследователи стремились десятилетиями и даже столетиями. Правда, для этих подвигов была подготовлена почва — он учел все ошибки предшественников. А кроме того, появились новые технические средства. Но заслуга норвежца была в том, что в зарождающейся новой технике, еще мало испытанной и неокрепшей, он увидел возможности, скрытые для большинства людей.

До сих пор наше представление о Норвегии нередко ассоциируется с именами Нансена и Амундсена. Да и в самой Норвегии их именам воздано должное.

Первое, что видишь в центре Осло, столицы Норвегии, — это площадь Нансена и его бюст из темного гранита у здания городской ратуши. Широкая улица, ведущая от центра города к Ослофьорду, носит имя Руала Амундсена. Знаменитый корабль «Фрам», на котором Нансен и Амундсен совершали свои плавания, помещен под стеклянную крышу. Этот музей полярной славы — главная достопримечательность Осло.

На севере Норвегии, в заполярном городе Тромсё, на центральной площади стоит бюст Нансена и монументальная бронзовая фигура Амундсена в полярных одеждах, обращенная лицом к морю, — отсюда отважные норвежцы нередко начинали свои путешествия и отсюда, поднявшись с тихих вод фьорда, Амундсен улетел на самолете и не вернулся. Отдавая должное Нансену как учителю и старшему товарищу Амундсена, человеку редкостного душевного благородства и крупнейшему общественному деятелю, в этой брошюре я буду говорить в основном об Амундсене, хотя их имена всегда хочется поставить рядом.

Многие почему-то думают, что Амундсен дожил до преклонных лет. Константин Симонов, написав в 1939 году стихотворение, посвященное памяти Амундсена, так и назвал его «Старик». Это и понятно — трудно представить, как за свою в общем-то короткую жизнь этот человек сумел совер-

шить столько подвигов, каждый из которых мог бы обесмертить его имя.

В 1927 году, заканчивая автобиографическую книгу «Моя жизнь»*, Амундсен написал:

«...я хочу сознаться читателю, что отныне считаю свою карьеру исследователя законченной. Мне было дано выполнить то, к чему я себя предназначал. Этой славы достаточно на одного человека.

В дальнейшем я всегда с величайшим интересом буду следить за разрешением загадок далеких полярных стран, но не могу уже надеяться найти такое богатое поле деятельности, какое я оставил позади. Поэтому я ограничусь посильной помощью в разрешении этих вопросов, большую же часть своего времени буду посвящать чтению докладов, писанию книг и встречам с моими многочисленными друзьями...»

Но не суждено было Амундсену закончить жизнь в таких идиллических условиях. Примерно через год после того, как из-под его пера появились эти строки, он погиб, отправившись спасать других, менее опытных полярных исследователей. И было ему тогда всего лишь 56 лет.

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ПРОХОД

В пятнадцать лет в руки Амундсена случайно попала книга английского полярного исследователя Джона Франклина, в которой он рассказывал об экспедиции, обследовавшей побережье Северной Америки между Гудзоновым заливом и рекой Маккензи. Книга Дж. Франклина «Рассказ о путешествии к берегам Полярного моря в 1819—1822 гг.» изобиловала описанием трудностей, подстерегающих человека в Арктике. Нередко путникам приходилось питаться лишайниками и даже есть изношенную обувь. Многие участники экспедиции погибли. Юного Амундсена увлекли описания этих приключений.

«Удивительно, что из всего рассказа больше всего приковало мое внимание именно описание этих лишений, испытанных Франклином и его спутниками. Во мне загорелось странное стремление претерпеть когда-нибудь такие же страдания» («Моя жизнь», стр. 8).

В 1845 году Джон Франклин возглавил крупную экспедицию на кораблях «Эребус» и «Террор», имевшую целью

* Р. Амундсен. Моя жизнь. Собр. соч., т. V. М., Изд. Главсевморпути, 1937, стр. 8.

найти Северо-Западный проход. Экспедиция исчезла в архипелаге островов к северу от Канады. Много лет десятки спасательных экспедиций искали Франклина и его спутников. Только в 1859 году удалось обнаружить свидетельства трагической гибели экспедиции. В ходе поисков была описана значительная часть Канадского арктического архипелага и по частям открыт Северо-Западный проход.

Проход этот пролегал через сложный лабиринт проливов, почти постоянно забитых морским льдом. Это обстоятельство охладило пыл капитанов и судовладельцев, надевавшихся воспользоваться этим проходом, представлявшим собой кратчайший путь из Атлантики в Тихий океан. Было признано, что этот проход практического значения не имеет.

Юный норвежец, прочитав книгу о поисках Северо-Западного прохода, ведущих отсчет со времен Джон Кабота, загорелся идеей покорить его. И начал готовиться к осуществлению этой цели втайне. Втайне потому, что его мать, которую он очень любил, не хотела, чтобы он стал моряком, а тем более полярным путешественником. Тогда же он понял, что для полярных путешествий прежде всего нужна выносливость и физическая закалка, а он был болезненным мальчиком. Он стал заниматься спортом: играл в футбол, совершал лыжные походы, спал зимой при открытых окнах.

По настоянию матери после гимназии Амундсен поступил на медицинский факультет университета. Но через три года мать умерла, и он бросил университет.

«Смерть избавила ее от неминуемого открытия, что честолюбие и интересы мои пошли по совершенно иному пути» («Моя жизнь», стр. 10).

В то время ему шел двадцать первый год. Пройдя обязательную военную службу, он начал самостоятельно учиться штурманскому делу. В летние сезоны 1894—1896 годов Руал нанимался матросом на парусные шхуны, промышлявшие тюленей в Гренландском море, чтобы приобрести морскую практику. Вскоре он сдал экзамен на штурмана дальнего плавания.

Как раз в те годы (1893—1896) норвежское судно «Фрам» совершало свой знаменитый дрейф через Арктический бассейн. Когда стало ясно, что судно дрейфует много южнее полюса, руководитель экспедиции Фритьоф Нансен, взяв себе в спутники Ялмара Юхансена и оставив командовать судном Отто Свердруп, отправился на лыжах к Северному полюсу. До цели они не дошли, но установили рекорд продвижения на север и, повернув обратно, вышли по льдам к Земле Франца-Иосифа. Там путешественники встретились

с английской экспедицией Джексона. По счастливой случайности почти в тот же день, когда Нансен вернулся в Норвегию, «Фрам» вышел из льдов у Шпицбергена.

Нансен стал самым популярным полярным исследователем. Триумфальная встреча, устроенная ему в Норвегии, еще больше подогрела честолюбие молодого Амундсена. В 1897 году он услышал о том, что бельгиец де Жерлаш де Гомери формирует экспедицию в Антарктику. Амундсен поехал в Антверпен и добился встречи с де Жерлашем. Бельгийский моряк быстро понял, что норвежец именно тот человек, который ему нужен: он был молод, вынослив, имел опыт плавания в полярных водах. Кроме того, Амундсен не требовал высокой платы за работу в экспедиции и был согласен высадиться на берег ледяного континента и остаться там на зимовку. В двадцать пять лет Амундсен стал первым штурманом на судне «Бельжика» («Бельгия»).

Целью бельгийской экспедиции было открытие Южного магнитного полюса — точки, где пересекаются магнитные силовые линии Земли. К тому времени было известно лишь одно — точка эта находится где-то на Антарктическом материке.

В конце 1897 года, в разгар антарктического лета, «Бельжика» после захода на Огненную Землю направилась к Земле Виктории. У Южных Шетландских островов научный состав экспедиции вместе с ее начальником занялся сбором зоологических и геологических коллекций, съемкой берегов, магнитными и метеорологическими наблюдениями. Увлечшись научной работой, путешественники упустили самое благоприятное время для осуществления основной цели экспедиции. В результате стечения ряда обстоятельств «Бельжика» была зажата льдами в южной части нынешнего моря Беллинсгаузена и попала в длительный дрейф.

Из всех членов экспедиции только четверо — румынский биолог Раковица, польский метеоролог Добровольский, американский врач Кук и норвежец Амундсен — были подготовлены к жизни в полярных условиях; именно эта четверка была предназначена для высадки на континент. Но ей не суждено было состояться.

Запас продовольствия и экипировка экипажа не были рассчитаны на столь долгий срок. Зимовка была трагической. Два матроса сошли с ума, а большинство заболели цингой и были на краю гибели.

Из описаний прежних полярных путешествий Кук и Амундсен знали, что свежее мясо — хорошее лекарство от цинги. Еще в начале зимовки они стали забивать тюленей и

пингвинов; туши их хранились в снегу у борта судна. Однако из какого-то странного предубеждения де Жерлаш запретил употреблять это мясо в пищу. Но когда начальник экспедиции и капитан Лекуант тоже заболели цингой, и настолько серьезно, что вынуждены были передать руководство экспедицией Амундсену, тот первым делом заставил повара приготовить тюленье мясо.

«Удивительно было наблюдать действие, вызванное такой простой переменной пищи. В течение первой же недели все начали заметно поправляться» («Моя жизнь», стр. 26).

Тринадцать месяцев длился вынужденный дрейф судна. Оправившись от болезни, ученые экспедиции возобновили научные наблюдения. Лишь поздней антарктической осенью, в конце марта 1899 года, судно вырвалось из ледового плена. Через два года после выхода в плавание экспедиция вернулась в Европу.

Первая зимовка во льдах была хорошей школой для Амундсена. Приобретенный опыт и тщательное изучение описаний удачных и неудачных полярных экспедиций убедили его, что победа и успех обеспечены лишь тому, кто тщательно подготовился к работе и жизни в суровых условиях.

Вернувшись из экспедиции, Амундсен сдал экзамен и получил диплом капитана. Теперь наступила пора взяться за осуществление мечты юности — покорение Северо-Западного прохода.

Но для этого нужны были деньги и моральная поддержка. И Амундсен решил обратиться к своему знаменитому соотечественнику — Фритьофу Нансену. Теперь это был уже не тот восторженный юнец, что в толпе ему подобных встречал Нансена после возвращения из экспедиций. После плавания с бельгийцами Амундсен и сам стал известной личностью.

«Я знал, что одно слово поощрения из его уст явилось бы неоценимой поддержкой для моего плана, так же как неблагоприятный отзыв мог оказаться для него роковым» («Моя жизнь», стр. 29).

Но опасения Амундсена были напрасны: Нансен одобрил план и, более того, принялся активно помогать экспедиции. Он рекомендовал не только попытаться проплыть из Атлантического океана в Тихий, но и выполнить наблюдения в районе Северного магнитного полюса, чтобы узнать, насколько изменилось его положение по сравнению с 1831 годом, когда он был открыт Джеймсом Кларком Россом.

«Иначе к моим планам не отнеслись бы серьезно и мне не удалось бы получить необходимой поддержки» («Моя жизнь», стр. 30).

К этой задаче Амундсен отнесся с максимальной добросовестностью. Он едет в Гамбург к известному геофизику профессору Георгу фон Неймайеру с целью приобрести навыки геомагнитных наблюдений. Неймайер к молодому норвежцу отнесся весьма благосклонно и предоставил ему возможность заниматься в Гамбургской морской обсерватории. Проведя в Гамбурге несколько месяцев, он продолжил стажировку в обсерваториях Вильгельмсхафена и Потсдама. Таким образом, Амундсен к выполнению программы научных наблюдений готовился весьма основательно. В первую очередь он приобрел научные инструменты, а в 1900 году купил небольшую парусную яхту водоизмещением 47 тонн, построенную еще в 1872 году, то есть в год его рождения. Он назвал ее «Йоа». Отремонтировав судно, летом 1901 года Амундсен отправился в Гренландское море, чтобы испытать его в открытом океане и одновременно выполнить здесь океанографические наблюдения.

Дело в том, что Нансен при обработке океанографических наблюдений, выполненных во время дрейфа «Фрама», высказал гипотезу об образовании холодных глубинных вод в центре Гренландского моря. Однако чтобы говорить об этом более уверенно, ему нужны были дополнительные наблюдения. По программе, составленной Нансеном, Амундсен выполнил такие наблюдения вблизи берегов Шпицбергена с борта «Йоа».

«Я знал, что доктору Нансену требовались кое-какие данные, и хотел добыть их для него в знак моей благодарности. Он был чрезвычайно доволен, получив их от меня осенью» («Моя жизнь», стр. 32).

Эти наблюдения оказались весьма ценными. Они дали возможность Нансену установить, что холодные глубинные воды образуются в Гренландском море в результате опускания охлаждающихся зимой поверхностных вод между Ян-Майеном и Шпицбергенем. Это явилось весьма крупным открытием в океанографии.

Еще год ушел на добывание денег, подготовку снаряжения и дооборудование судна. В счет аванса за будущие научные результаты экспедиции Амундсен сумел получить крупную ссуду от государства. Но и этого было мало. В поисках денег он осаждал всех и вся, многие товары ему пришлось брать под залог судна. В конце концов он ушел в плавание тайком — в полночь, под проливным дождем. Это было 16 июня 1903 года.

«Когда день занялся над нашими свирепыми кредиторами, мы были уже на надежном расстоянии в открытом

море — семеро пиратов, счастливейшие из всех, когда-либо плававших под черным флагом» («Моя жизнь», стр. 32).

Да, их было всего семеро: начальник экспедиции Амундсен, он же капитан, его помощник, два штурмана, два механика и повар. Зато эти люди умели делать все. На борт было взято шесть эскимосских лаек, подарок Отто Свердрупу, — он привез их из плавания на «Фраме» в Канадском арктическом архипелаге.

Вначале плавание «Йоа» протекало благополучно, в основном под парусами, так как мотор был маломощным — всего лишь 13 лошадиных сил. Зайдя в небольшое селение Годхавн, расположенное на западном побережье Гренландии, судно приняло на борт еще десять ездовых собак, нарты, каяки, лыжи, бидоны с керосином и прочее полярное снаряжение, заказанное заранее. Далее судно направилось на север морем Баффина вдоль западного побережья Гренландии, выбирая путь через плавающие льды и лавируя между айсбергами.

От мыса Йорк судно проследовало через северную часть моря Баффина на запад, к проливу Ланкастер. Этот пролив оказался свободным ото льда. 22 августа «Йоа» встала на якорь у острова Бичи в бухте Эребус. Здесь Амундсен выполнил серию магнитных наблюдений. В этих местах в 1845/46 году прошла первая зимовка экспедиции Франклина. Отсюда англичане направились на юго-восток, а затем на юг через пролив Пил.

По словам Амундсена, 1903 год был «необыкновенно счастливым в отношении льдов». Все предшествующие экспедиции встречали здесь сплоченные морские льды. А «Йоа» плыла через цепочку проливов между островами по чистой воде, правда, при сильном волнении, частых туманах и плохой видимости. 30 августа 1903 года судно прошло вдоль западного берега полуострова Бутия, на котором Джеймс Росс за 72 года до того определил место Северного магнитного полюса.

Нельзя сказать, что плавание проходило совсем безмятежно. В этих почти неисследованных водах судно село на камни, но тут огромная волна подхватила его и перенесла через риф. Однако во время удара о камни выскочили из гнезд петель штыри руля. Случай выручил норвежцев и на этот раз — несколько минут спустя штыри соскользнули обратно в гнезда и руль вновь стал слушаться штурвала. А однажды ночью в машинном отделении загорелся разлитый керосин. К счастью, пожар вовремя заметили и потушили. И наконец, четверо суток в незнакомых водах бушевал свирепый

шторм, и только искусное лавирование спасло угловое судно от гибели.

В сентябре начались морозы, приближалась полярная ночь, и Амундсен решил поставить судно на зимовку. У южного берега острова Кинг-Вильям была обнаружена спокойная бухточка, окруженная холмами. Ее назвали бухтой Йоа. К западу простирался узкий пролив Симпсон, отделяющий остров Кинг-Вильям от Североамериканского континента. Пролив был совершенно чист ото льда, и судно могло продвигаться дальше на запад.

«Таким образом, Северо-Западный проход был открыт для нас. Но нашей целью прежде всего было произвести наблюдения в районе Северного магнитного полюса, а проход был уже делом второстепенным».*

Еще в пути к месту зимовки путешественники высаживались на шлюпке на берег и на приметных местах ставили гурни из камней, под которыми Амундсен оставлял записки о положении дел в экспедиции. Хотя экспедиция и была подготовлена со всей тщательностью, но вся история полярных путешествий свидетельствует о том, что в полярных районах, да еще в неисследованных местах, случайность легко перерастает в закономерность и в любой момент может привести к катастрофе. О системе установки гурниев на случай поисков экспедиции Амундсен еще перед отплытием из Норвегии договорился со своим наставником Нансеном.

Итак, первый этап экспедиции был завершен успешно. 12 сентября 1903 года, оставив позади значительную часть пути по неисследованным водам, судно было поставлено на зимовку. Для магнитных наблюдений на берегу бухты была устроена магнитная обсерватория. Она была сколочена из пустых ящиков специальными медными гвоздями; ящики для устойчивости засыпали песком. Фундамент для установки инструментов сложили из камней и скрепили их цементом. В 65 метрах от обсерватории был построен жилой домик для двух наблюдателей.

В начале октября бухта и пролив замерзли. С северных островов на юг пошла стада оленей, и зимовщики сделали солидный запас оленьего мяса. В конце октября к месту зимовки пришли эскимосы. Отношения с коренными жителями этих мест с самого начала сложились благоприятно.

«Наши друзья оглули — эскимосы гостили у нас много раз и всегда целыми толпами. Они охотно приходили ко

* Северо-Западный проход. Собр. соч., т. I, стр. 59.

времени обеда, строили свои снежные хижины и оставались у нас по нескольку дней».

Эскимосы научили Амундсена и его товарищей строить снежные хижины — иглу. В походных условиях они были более удобны, чем европейские палатки, — хотя бы потому, что их не нужно таскать с собой. Это было немаловажным обстоятельством, так как зимой при морозах, доходивших до -60° , путешественники совершали длительные походы, чтобы точнее определить место магнитного полюса.

Прошла долгая, суровая зима, наступил полярный день, а за ним короткая весна и лето. Как-то внезапно земля заpestрела цветами и травами, появились птицы, комары и мухи. Все спешило жить после долгого зимнего сна. В августе Амундсен предпринял путешествие по окрестностям, выполняя геомагнитные наблюдения. В отличие от прошлого года в это лето проливы не освободились ото льдов, лишь у берегов образовались узкие полоски воды. Приближалась зима, а «Йоа» по-прежнему оставалась в ледовом плену. Вскоре вновь стали покрываться льдом и открытые участки воды.

Амундсен писал по этому поводу:

«Хотя было еще рано, но мы должны были признаться самим себе, что скоро наступит зима... В ночь на 21 сентября повсюду образовался настоящий лед и началась вторая зимовка» («Северо-Западный проход», стр. 154).

Амундсен нередко совершал поездки в эскимосские селения, выменивая мелкие предметы домашнего обихода и разные европейские безделушки на рыбу и оленину.

Однажды Амундсен оказался в районе бухты Голода, в местности, где были найдены останки основной группы экспедиции Франклина.

«По иронии судьбы это страшное название дано как раз той местности, которая является самой красивой и самой богатой на всем американском берегу, — пишет Амундсен в своей книге «Северо-Западный проход» (стр. 163). — Весной, когда вскрывается прибрежная полынья, здесь ловится бесчисленное количество больших жирных лососей. Немного позднее являются бесконечные стада оленей и остаются здесь на все лето. Осенью тут можно ловить треску в безграничном количестве... Но дело в том, что путешественники пришли сюда, когда низменность была покрыта снегом... где ничто не говорило о жизни... И, конечно, на всей земле зимой не найдется другого места, столь покинутого и столь пустынного, как это. Когда же пришло лето и цветы миллионами зацвели на лугах, когда все озера заблестели и

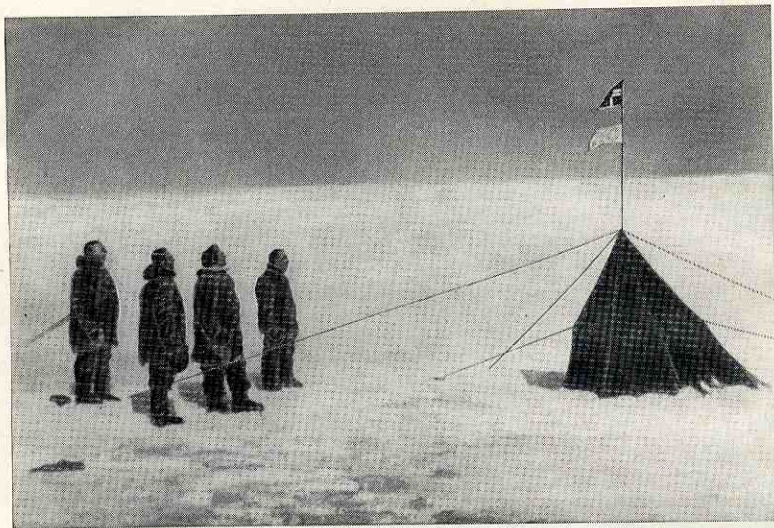


Руал Амундсен в своей каюте на «Йоа». Тяготы путешествия не прошли для него даром: в свои 33 года он был уже совсем седым.

Знаменитый «Фрам» прибыл в Китовую бухту. Отсюда Амундсен стартовал к Южному полюсу.

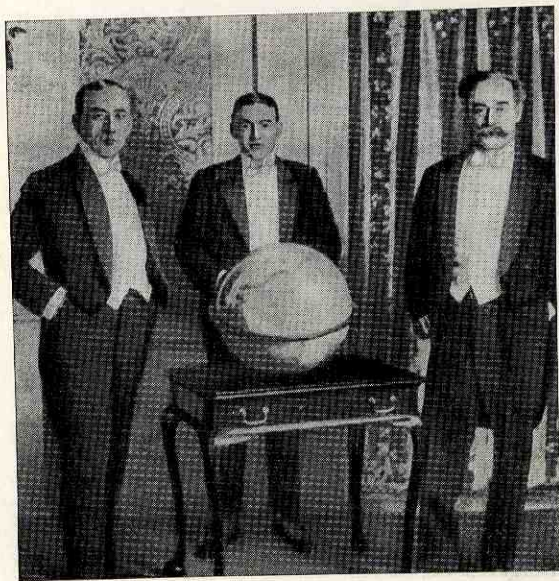


2 Руал Амундсен



Норвежский флаг увенчал южный конец земной оси.

Первооткрыватели полюсов Земли Руал Амундсен и Роберт Пири. Между ними — полярный исследователь Эрнест Шеклтон.



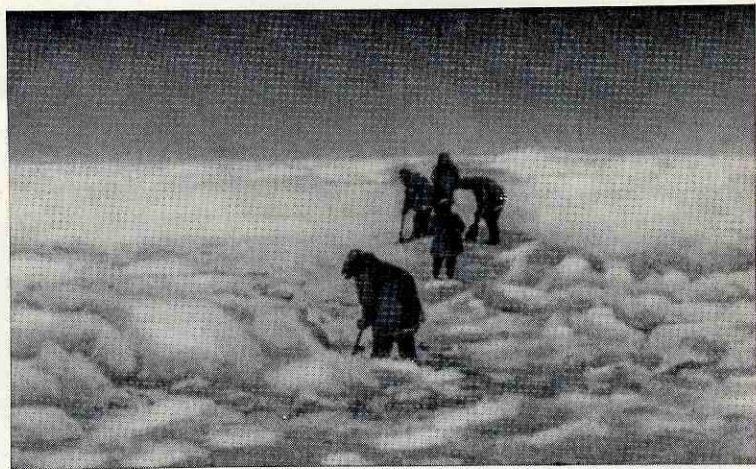
Весь свой исследовательский путь Амундсен прошел под путеводной звездой Фритьюфа Нансена.



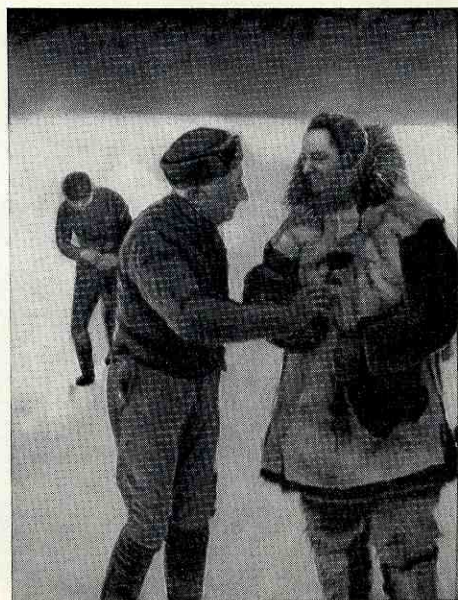
Человек, сидящий рядом с Амундсеном в кабине гидроплана, — американский летчик Линкольн Элсуорт.

Не покладая рук расчищали путешественники взлетную полосу для потерпевшего аварию на пути к Северному полюсу гидроплана...





... чтобы после очередной подвижки льдов начать все заново.



Испытанный полярник поздравляет Ричарда Берда с его удачным прыжком к Северному полюсу.

все ручьи запели и заликовали на краткий миг освобождения от ледяных оков, когда птицы защебетали и засвистали на тысячи радостных ладов и голова первого оленя показалась у открытого края Ледовитого океана, то лишь куча белых костей указывала на то место, где остатки храброй команды Франклина испустили свой последний вздох — при последнем акте великой трагедии... На этом месте, таящем так много печальных воспоминаний, — заканчивает эту своеобразную эпитафию Амундсен, — теперь эскимосы ведут веселую оживленную жизнь, пока не наступит настоящая ночь и не опустит своего железного занавеса между этим краем и светом и жизнью».

В полярную ночь множество эскимосских семей снова поселились в своих примитивных хижинах вблизи бухты «Йоа». При таком соседстве случались и мелкие недоразумения. К середине зимы у эскимосов подошли к концу запасы мяса, и они начали брать из кладовой судна консервы, то есть, попросту говоря, воровать. Но Амундсен не делал из этого трагедии, а с тактом и спокойно улаживал такого рода конфликты.

Зимой эскимосы начали промышлять тюленей. Изучение жизни и быта эскимосов было второй, после геомагнитных и метеорологических наблюдений, научной задачей экспедиции. В начале XX века культура североканадских эскимосов была еще почти не тронута влиянием европейцев. Это поколение эскимосов не видело белого человека. Их деды встречались почти в тех же местах с участниками экспедиции Джеймса Кларка Росса, но то была лишь короткая встреча, хотя в преданиях племени нетчилли сохранился рассказ о белых людях.

Амундсен не только изучил язык, жизнь, быт и традиции эскимосов, но и собрал богатую коллекцию предметов эскимосского обихода: одежды, кухонной утвари, орудий охоты и рыбной ловли.

По возвращении он передал эти коллекции норвежским музеям, и до сих пор их изучают этнографы.

В своей книге «Северо-Западный проход» Амундсен посвятил большую главу под названием «Обитатели Северного магнитного полюса» описанию жизни эскимосов (стр. 185—240). Ценность этого описания состоит в том, что оно основано на личных наблюдениях, а не на каких-либо предвзятых этнографических или антропологических теориях. Вот что пишет об этом он сам в начале главы:

«Приступая к рассказу об обитателях Северного магнитного полюса, эскимосах-нетчилли, я хочу сделать попытку

изобразить их такими, какими я встречал их и какими их звал. В этой области существует много источников и авторитетов, и я мог бы обратиться к ним, чтобы написать для читателей более обстоятельную главу об эскимосах, но я намеренно не читал таких материалов, опасаясь, как бы мне не сообщить то, чего я сам не видел и не переживал среди эскимосов».

Заканчивая главу об эскимосах, Амундсен восклицает:

«Мое лучшее пожелание нашим друзьям эскимосам-нетчилли — чтобы «цивилизация» не коснулась их!».

Но это пожелание было нереальным. В XX веке, когда пришел черед освоению природных богатств Канадского Севера, все «прелести» капиталистической цивилизации коснулись эскимосов: богатые полезными ископаемыми земли, где они свободно кочевали, были заняты промышленными фирмами без какой-либо компенсации, а сами эскимосы стали объектом самой жестокой эксплуатации. Изменился в корне и образ их жизни.

Пришла еще одна весна, снова пришло полярное лето, и, наконец, 13 августа 1905 года льды взломало и судно вышло из бухты в узкий пролив Симпсон. Дальнейший путь на запад пролегал через лабиринт совершенно неизученных проливов, нередко при густых туманах. Нервное напряжение этих дней не прошло бесследно для начальника экспедиции.

«... по возвращении все определяли мой возраст между 59 и 75 годами, хотя мне было только 33 года».

Но вот 26 августа 1905 года норвежцы увидели американский пароход-китобоец «Чарлз Ханссон».

«Северо-Западный проход был пройден! Моя мечта юношеских лет в эту минуту стала действительностью».

Это было в заливе, названном впоследствии заливом Амундсена. Дальше на запад простиралось море Бофорта, забитое мощными полярными льдами. Пробираясь вдоль берега на запад, 2 сентября «Йоа» застряла во льду севернее устья реки Маккензи и здесь, у мыса Кинг-Пойнт, осталась на третью зимовку. Рядом зимовало 12 американских китобойных судов. Как и в прежние зимы, норвежцы вели на берегу геомагнитные и метеорологические наблюдения. Амундсен же в самый разгар холодов предпринял поездку на собаках через восточные отроги горного хребта Брукс до ближайшей телеграфной станции, чтобы известить мир о своей победе. Путь этот длиной в 700 километров он проделал вместе с капитаном погибшего американского китобойца и эскимосом с женой. Это путешествие, помимо суровых природных условий, усложнялось капризами американца,

впервые пустившегося в подобное путешествие. Как бы то ни было, 5 декабря 1905 года Амундсен и его спутники, миновав Форт-Юкон, достигли Форт-Эгберт, где был телеграф. Отправив телеграммы и получив в ответ множество поздравлений, а также обменявшись деловыми сообщениями с братом, который ведал его финансовыми делами в Осло, в марте 1906 года Амундсен вернулся к месту зимовки «Йоа».

В июле лед взломало, и «Йоа», без особых затруднений обогнув мыс Барроу, вышла в Чукотское море. 30 августа судно оставило позади Берингов пролив, а в октябре бросило якорь в порту Сан-Франциско. Амундсен подарил этому городу свое маленькое судно на память о покорении Северо-Западного прохода. «Йоа» была поставлена на вечную стоянку у берега парка «Золотые ворота» как музейный экспонат. В наши дни норвежцы мечтают вернуть это знаменитое судно в Норвегию, чтобы поставить его рядом со знаменитым «Фрамом» и «Кон-Тики».

Таким образом, первая самостоятельная экспедиция Амундсена завершилась блестящим успехом. Однако торжество его было омрачено: хотя он и был первым покорителем Северо-Западного морского пути, премия, назначенная британским правительством за его открытие, досталась не Амундсену. За много лет до его плавания она была выплачена служащему компании Гудзонова залива доктору Джону Рэ и английскому полярному исследователю адмиралу Мак-Клуру. Мак-Клур, войдя в североканадские воды с запада, доплыл до бухты Милосердия острова Банкс, где экспедиция была вынуждена покинуть судно; в конце концов ее вызволила из беды спасательная экспедиция. Что же до доктора Рэ, то он никогда не плавал в арктических водах, а был начальником ряда сухопутных экспедиций к северным берегам Канады и привез первые достоверные сведения о трагической судьбе экспедиции Франклина.

Это обстоятельство глубоко задело норвежского путешественника. Тем более, что он имел крупные долги за экспедицию. Пришлось добывать деньги другим путем. В течение 1906—1907 годов Амундсен разъезжал по Европе и Америке с чтением лекций о своей экспедиции и, как он сам писал, «... вернулся в Норвегию с деньгами, хватившими на уплату всем моим кредиторам».

Одним лишь покорением Северо-Западного прохода достижение Амундсена не исчерпывается: он доставил в Норвегию важные научные результаты, и хотя они не принесли денег, но легли в сокровищницу знаний человечества. Этно-

графические же записи о жизни эскимосов и коллекции вещей остались, пожалуй, единственными вещественными документами, характеризующими жизнь канадских эскимосов начала нашего столетия. А магнитные наблюдения, как писал Амундсен в автобиографии, «были так обширны и полны, что ученым, которым мы передали их по возвращении в 1906 году, понадобилось около двадцати лет, чтобы их обработать...»

Вычисления показали, что за 70 с лишним лет, прошедших с открытия Дж. Росса, Северный магнитный полюс на 3 градуса переместился к северу. По неизвестным причинам магнитные полюса перемещаются даже за короткие промежутки времени, причем в разных направлениях.

Экспедиция на «Йоа» оставалась единственным сквозным плаванием Северо-Западным проходом в продолжение почти сорока лет. Оно было повторено лишь в 1944 году канадским моторно-парусным судном «Сент-Рок» под командованием капитана Генри Ларсена. Это плавание заняло 86 дней. Первая его часть проходила по пути Амундсена, однако, дойдя до пролива Барроу, Ларсен повел «Сент-Рок» более северным путем: проливами Барроу—Вайкаунт-Мелвилл—Принца Уэльского — и вывел его в залив Амундсена. С тех пор плавание в проливах Канадского арктического архипелага предпринимались ежегодно и в больших масштабах с целью завоза грузов и снабжения поселений и военно-морских баз США и Канады. Следующее же сквозное плавание из Атлантического океана в Тихий, третье по счету, совершил канадский ледокол «Лабрадор» в 1954 году, затратив всего 68 суток.

В 1957 году Северо-Западным морским путем, также с востока на запад, прошли три американских гидрографических судна.

В 1968 году на севере Аляски, на берегу моря Бофорта в районе бухты Прудхо-бей, американскими нефтяными компаниями были открыты крупные месторождения нефти. Северо-Западный морской путь стал рассматриваться как один из вариантов вывоза нефти из моря Бофорта с запада на восток в южные атлантические порты США.

В порядке эксперимента был переоборудован для ледовых плаваний крупный танкер «Манхеттен» водоизмещением 150 000 тонн. Летом 1969 года танкер с сопровождением американских и канадских ледоколов прошел из Атлантического океана до мыса Барроу через те же проливы, которыми за 25 лет до того шел «Сент-Рок», а затем в тот же сезон и тем же путем вернулся в Атлантику. Таким образом, в наши

дни Северо-Западный морской путь приобрел практическое значение.

Теперь, когда подробно исследованы проливы Канадского арктического архипелага, промерены глубины, составлены надежные навигационные карты, изучен ледовый режим, плавание ледоколов и транспортных судов ледового класса Северо-Западным морским путем не представляет больших затруднений.

Первое же плавание Амундсена на крохотном деревянном судне «Йоа» было настоящим подвигом.

ЮЖНЫЙ ПОЛЮС

На рейде порта Фуншал гористого острова Мадейра вот уже несколько дней стояло знаменитое норвежское парусно-моторное судно «Фрам». На борту его была экспедиция, отправлявшаяся, как думало большинство ее участников, в Северный Ледовитый океан. Об этом более года писали газеты. Об этом говорил сам начальник экспедиции Руал Амундсен в своих многочисленных выступлениях, лекциях и интервью. Для этой цели Фритъоф Нансен уступил ему свое судно. Амундсен хотел повторить дрейф «Фрама», предпринятый Нансеном в 1893—1896 годах. Тогда «Фрам», вмерзнув во льды в северо-восточной части моря Лаптевых, продрейфовал южнее полюса. Амундсен же собирался начать дрейф значительно восточнее — в северной части Чукотского моря — в надежде, что судно пройдет через Северный полюс.

Он объявил, что в Северный Ледовитый океан «Фрам» войдет через Берингов пролив; а чтобы пройти к Берингову проливу, следовало спуститься на юг по Атлантическому океану, обогнуть Южную Америку и пересечь Тихий океан. Поэтому никого не удивило, что судно пошло из Норвегии на юг, а не на север.

Никого не удивило и то обстоятельство, что Амундсен погрузил на борт судна 97 ездовых собак, десяток саней и разное походное снаряжение. Подобно Нансену, он планировал отправиться к Северному полюсу на собачьих упряжках, если судно вновь продрейфует вдали от полюса.

Амундсен погрузил на судно сборный щитовой дом. Но этим тоже никто особенно не заинтересовался, во-первых, потому что дом этот готовился вдали от Осло, в загородном доме Амундсена в Буннефьорде, а во-вторых, все полагались

на опыт знаменитого полярника и считали это обычной для него предусмотрительностью.

В душный тропический вечер 9 сентября 1910 года, когда «Фрам» принял на борт последние литры пресной воды, последние ящики овощей и фруктов и готов был поднять якорь, Амундсен собрал всех участников экспедиции и объявил, что судно идет не в Арктику, а в Антарктику, с тем чтобы высадить на берег континента зимовочную группу, которая пойдет к Южному полюсу.

«Сначала они, как и следовало ожидать, обнаруживали самые недвусмысленные признаки изумления, но это выражение на лицах скоро изменилось... И по мере того как я выкрикивал фамилии, все до одного отвечали мне решительным «да!».*

Решение идти в Антарктиду для покорения Южного полюса Амундсен принял еще за год до этого. В сентябре 1909 года стало известно, что в апреле 1908 года Северного полюса достиг американец Фредерик Кук, а через год — в апреле 1909 года — американец Роберт Пири. И хотя факт достижения полюса Куком оспаривался, но что по крайней мере один из них побывал на Северном полюсе — это бесспорно.

История этого спора заслуживает того, чтобы остановиться на ней подробнее, хотя, быть может, прямого отношения к герою книги она и не имеет.

Едва вернувшись в Гренландию из похода, во время которого им был достигнут Северный полюс, Роберт Пири узнал, что Фредерик Кук объявил о достижении Северного полюса за год до Пири — в апреле 1908 года. И Пири, уязвленный, начал дискредитировать Кука. Он запретил брать на судно полевые материалы, оставленные Куком в эскимосском селении. И эти материалы погибли. По возвращении в США Пири сумел склонить на свою сторону богатых покровителей, финансировавших его экспедиции. Возник яростный спор между приверженцами Пири и сторонниками Кука. В этом споре приняла участие и пресса, придав спору скандальный характер. То разгораясь, то несколько затухая, спор этот продолжался и после смерти Пири в 1920 году, и после смерти Кука в 1940 году. Продолжается он и до сих пор. Об этом написаны десятки книг и тысячи статей.

Но сейчас, когда можно разобраться в фактах спокойно, следует признать, что и Кук, и Пири были в Центральной Арктике, но не в самой точке полюса, а очевидно, где-то

вблизи него, так как ни тот, ни другой не могли представить убедительных данных определений места. Во-первых, они имели сравнительно примитивные приборы для астрономических определений, и, во-вторых, ни тот, ни другой не обладали большими познаниями в навигации.

После длительного разбирательства комиссия Национального географического общества США вынесла определенное решение, что Пири действительно был вблизи полюса. Что же касается Кука, то у многих сложилось впечатление, что он вообще не покидал берег, а описание своего похода просто выдумал.

Однако книги Ф. Кука «Как я достиг полюса» и «Возвращение с полюса» написаны талантливо и изобилуют подробностями, которые человек, не побывавший в Центральной Арктике, никак не сумел бы выдумать. Позднейшие исследования подтвердили многие наблюдения и выводы Ф. Кука. Основные из них таковы:

1. Кук заявил, что в районе Северного полюса нет земли и здесь простираются сплошные дрейфующие льды. Это было подтверждено впоследствии.

2. Партия Кука по возвращении с полюса оказалась западнее исходного места почти на 100 миль. Следовательно, льды, по которым продвигались Кук и его спутники, отнесло течением на запад. Во времена же Кука считалось, что льды дрейфуют здесь в восточном направлении, и, прокладывая курс обратного пути, он принял во внимание именно восточный дрейф. Но современными исследованиями установлено, что здесь, в западной части Канадского архипелага, существует западный дрейф. Ошибка Кука, приведшая его партию к вынужденной зимовке на необитаемых островах, лишь подтверждает достоверность его описаний.

3. Кук в районе 85-й параллели издала видел край ледяного острова, принятого им за какой-то неизвестный остров, покрытый снегом, а на 88-й параллели пересек такой остров. Это был, по его словам, массив льда с волнистым рельефом поверхности, льда более высокого и мощного, чем обычный морской лед. Это было не что иное, как дрейфующие ледяные острова, обнаруженные и описанные лишь сравнительно недавно и представляющие собой оторвавшиеся куски шельфовых ледников, опоясывающих с севера острова Канадского архипелага. На таких островах в наши дни были созданы советские дрейфующие станции «Северный полюс-6», «Северный полюс-19» и американская дрейфующая станция «Т-3» («Остров Флетчера»). Между тем Кука обвиняли в том, что он выдумал несуществующие острова. Но как раз

* Южный полюс. Собр. соч., т. II, стр. 75.

описание этих островов, так хорошо подкрепленное современными представлениями о них, и является явным доказательством того, что Кук в 1908 году был если не на полюсе, то по крайней мере в районе 88-й параллели.

Следует указать здесь, что Амундсен не ввязывался активно в этот спор. Кука он знал еще по дрейфу на «Бельжике», во время которого они близко сдружились; с тех пор он поддерживал с Куком дружеские связи, всегда тепло отзывался о нем и высоко ценил его как полярного исследователя. Но не меньшее уважение вызывал в нем и Роберт Пири.

..Известие о покорении Северного полюса было для Амундсена, как писал он сам, «жестоким ударом». Кроме того, судя по предыдущему дрейфу Нансена, экспедиция в Северный Ледовитый океан должна была продлиться как минимум семь лет. Амундсен снова залез в долги, и все же собранных им денег было слишком мало, чтобы должным образом снарядить такую длительную экспедицию.

«Потому я с легким сердцем решил отложить года на два выполнение своего первоначального плана, — писал впоследствии Амундсен, — чтобы за это время постараться раздобыть недостающие средства» («Южный полюс», стр. 12).

Через много лет в книге «Моя жизнь» Амундсен высказался о мотивах, руководивших им тогда, в 1910 году, более определенно:

«Чтобы поддержать мой престиж полярного исследователя, мне необходимо было как можно скорее достигнуть какого-либо другого сенсационного успеха» (стр. 52).

Конечно, Амундсен предвидел, что подвергнется нападкам за то, что не сразу оповестил о походе к Южному полюсу, но он заранее решил не придавать этому значения. Мнение людей, давших деньги на экспедицию, он считал переменчивым и справедливо думал, что в случае успеха они будут к нему снисходительны. А в успехе Амундсен был уверен. К тому же он надеялся, что после покорения Южного полюса книгами, лекциями о походе заработает достаточно денег, чтобы расплатиться с долгами и как следует снарядить экспедицию в Арктику.

За год до отправления экспедиции Амундсен сказал о своих планах брату, ведавшему его финансовыми делами, своему первому заместителю капитану Нильсену, а перед отплытием из Норвегии поделился своими намерениями со штурманами Преструдом и Ертсеном. Таким образом, командный состав судна был в курсе дела еще до официального сообщения всем членам экспедиции на острове Мадейра.

Единственное, что его смущало, — это реакция Фриттьофа Нансена. Ведь Нансен сам много лет разрабатывал план экспедиции в Антарктиду, включавший поход на Южный полюс, но из-за занятости государственными делами — в 1907 году, когда Амундсен пришел к нему со своим планом экспедиции в Арктику, он был послом Норвегии в Англии — откладывал осуществление своего замысла. Поэтому Нансен и предоставил ему «Фрам».

«И все же нелегко было ему уступить «Фрам» Амундсену, — пишет дочь Нансена, Лив Нансен-Хейер в своих воспоминаниях*.— Но грандиозный план семилетнего дрейфа в Арктике, выдвинутый Амундсеном в 1907 году, показался отцу гораздо более важным для науки, чем путешествие к Южному полюсу. Он надеялся, что новые наблюдения в арктических водах существенно пополнят знания, добытые им самим во время плавания «Фрама»... Поэтому отец целиком поддержал замысел Амундсена и помог ему в подготовке экспедиции. По его совету Амундсен провел несколько месяцев в Бергене, где Хелланд-Хансен посвятил его во все результаты первой экспедиции на «Фраме» и рассказал о новейших методах исследований. Был организован комитет во главе с Нансеном, и постепенно все было подготовлено к полярной экспедиции».

Амундсен не нашел в себе силы поставить Нансена в известность о своем решении. Правда, он сообщил о нем другу Нансена, крупному норвежскому океанографу Хелланд-Хансену, с которым Амундсен сдружился во время прохождения океанографической практики.

Амундсен просил Хелланд-Хансена рассказать обо всем Нансену и объяснить побудившие его к тому причины лишь после того, как будет получено известие об отплытии «Фрама» с острова Мадейра.

Выйдя из Фуншала, Амундсен направил судно прямо в Антарктику, минуя все порты. С этого момента связь экспедиции с миром прервалась. В то время на судах еще не было радиостанций.

Когда Леон Амундсен по поручению брата оповестил мир об изменении плана экспедиции, сенсация была потрясающей. Тем более, что в это же время в Антарктику отправилась из Англии экспедиция Роберта Скотта, имевшая ту же цель — достижение Южного полюса. Об экспедиции

* Лив Нансен-Хейер. Книга об отце. Гидрометеиздат. Л., 1971, стр. 267.

Скотта давно писали газеты и журналы. Теперь у англичанина появился грозный соперник.

Покидая Мадейру, Амундсен оставил письмо, поручив отписать его в Австралию Скотту, куда последний планировал зайти перед тем, как направиться в Антарктику. В этом письме Амундсен прямо извещал Скотта о своем намерении вступить с ним в состязание.

Как же отнесся к этому известию Фритъоф Нансен?

Об этом я спросил его сына, Одда, когда встретился с ним летом 1969 года в доме Нансена в Люсакере, вблизи Осло.

Одд Нансен ответил:

— Отец очень сожалел, что Амундсен ничего не сказал ему перед отплытием. Он говорил, что мог бы дать ему ряд советов.

Дочь Нансена, Лив, в упоминавшейся выше книге пишет об этом следующее:

«Можно представить себе, какое впечатление эта весть произвела на Нансена в первое мгновение. Ведь с его благословения и при его содействии готовилась экспедиция к Северному полюсу. Считая ее более важной, чем собственный план путешествия к Южному полюсу, он отдал свой корабль Амундсену».

Но этот мудрый человек и крупный ученый сумел скрыть горечь и обиду. Выступая на пресс-конференции, он взял Амундсена под защиту, что имело важное значение, учитывая огромное влияние Нансена на мировое общественное мнение, особенно в полярных делах.

Тем временем «Фрам» шел на юг Атлантическим океаном. Достигнув сороковых широт южного полушария, он повернул на востоко-юго-восток. Здесь судно подхватило попутные западные ветры.

2 января 1911 года, следуя вдоль 180-го меридиана, судно вошло в пояс плавучих льдов в районе моря Росса. Льды были разреженные, и уже 11 января «Фрам» достиг шельфового ледника Росса и пошел вдоль него на восток к Китовой бухте — выемке в ледяном барьере. Амундсен, тщательно изучив описания этого гигантского ледника, пришел к заключению, что Китовая бухта, хотя и претерпела некоторые изменения со времени предшествующих экспедиций, но в общем сохранила свои очертания. И он решил основать свою исходную базу на ее берегу.

14 января 1911 года, в середине антарктического лета, «Фрам» подошел к Китовой бухте и пришвартовался к низкому ледяному барьеру. В четырех километрах от его края было выбрано место для базы. 10 февраля, не дожидаясь

полной разгрузки судна, на юг выступила первая партия во главе с Амундсеном. Под 80° южной широты, или в 175 километрах от кромки ледника, они заложили первый продовольственный склад для будущего похода к полюсу. 16 февраля партия вернулась обратно на базу. Накануне «Фрам» покинул бухту. На шельфовом леднике во Фрамхейме (так была названа база экспедиции) осталось девять человек.

В составе морской части экспедиции Амундсена на борту «Фрама» находился единственный иностранец — русский моряк и океанограф Александр Степанович Кучин.

Как он попал в норвежскую экспедицию?

Родился Кучин в 1888 году в селе Кушерека, на берегу Онежского залива Белого моря, в семье помора. С юных лет он плавал с поморами на Шпицберген и Новую Землю. Окончив в 1904 году Архангельское мореходное училище, Александр Степанович стал плавать на торговых судах штурманом и увлекся океанографией. Это увлечение привело его в Норвегию, в Бергенскую гидробиологическую лабораторию, где он стал ассистентом известного норвежского океанографа Хелланд-Хансена.

Амундсен во время стажировки в Бергене подружился с русским помором-ученым и пригласил его руководить океанографическими работами на «Фраме».

После высадки зимовочной партии на ледяной берег Китовой бухты Кучин на «Фраме» продолжал вести океанографические исследования в южной части Атлантического океана. Здесь, между Южной Америкой и Африкой, было выполнено 60 глубоководных океанографических станций, взята 891 проба воды с разных глубин для последующего химического анализа и собрано 190 проб планктона.

Перед вторым отплытием «Фрама» в Антарктику за зимовочной группой Кучин был отозван в Россию для прохождения военной службы. По пути на родину он заехал в Норвегию, чтобы передать Хелланд-Хансену собранные научные материалы. Океанографические исследования А. С. Кучина получили высокую оценку норвежских ученых.

В Архангельске Кучин познакомился с известным геологом В. А. Русановым, который готовил новую арктическую экспедицию. Русанов пригласил опытного моряка капитаном экспедиционного судна «Геркулес».

В 1912 году «Геркулес» вышел на Шпицберген, а оттуда Русанов и Кучин решили плыть Северным морским путем вдоль берегов Сибири на восток. Об этом Русанов сообщил запяской в адрес Географического общества через поморы-промышленников, встретившихся у Новой Земли. Больше

об экспедиции никаких сведений не поступало. «Геркулес» исчез. В 1934 году на одном из островов Карского моря был найден столб, на котором вырезано название судна «Геркулес», а у берега острова — остов разбитой шлюпки. Можно лишь предполагать, что судно было раздавлено льдами, а участники экспедиции погибли на пути к берегам Сибири...

... В этот летний сезон Амундсен предпринял второй поход к югу, во время которого были устроены еще два продовольственных склада — на 81 и 82-й параллелях. И люди, и собаки были в отличном состоянии. 21 апреля над Фрамхеймом в последний раз показалось солнце. Началась полярная ночь. Всю зиму в доме и подснежных туннелях шла подготовка к будущему штурму Южного полюса: отбиралось и упаковывалось продовольствие, переделывались сани, лыжи, перешивались и подгонялись одежда и сбруя для собак. Метеорологические наблюдения велись лишь три раза в день. В своей книге «Южный полюс» Амундсен подчеркивал: *«Главной зимней работой была подготовка к путешествию на юг. Надо было дойти до полюса, все остальное было второстепенным»* (стр. 179).

23 августа солнце снова появилось над северным горизонтом. Но еще два месяца погода была холодной и неустойчивой.

В весенний день 19 октября 1911 года полюсная партия в составе пяти человек на четырех санях, запряженных 52 собаками, отправилась в путь. Они легко нашли прежние склады и дальше на каждом градусе широты оставляли склады продовольствия. Вначале путь проходил по снежной холмистой равнине шельфового ледника Росса. Но и здесь путешественники нередко попадали в лабиринт ледниковых трещин.

На юге в ясную погоду перед взором норвежцев стала вырисовываться неведомая горная страна с темными конусообразными вершинами, с пятнами снега на крутых склонах и сверкающими ледниками между ними. На 85-й параллели поверхность круго пошла вверх — шельфовый ледник кончился. Начался подъем по крутым заснеженным склонам. У начала подъема путешественники устроили главный склад продовольствия с запасом на 30 дней. На весь дальнейший путь Амундсен оставил продовольствия из расчета на 60 дней. За этот срок он планировал дойти до Южного полюса и вернуться обратно к главному складу.

В поисках проходов сквозь лабиринт горных вершин и хребтов путешественникам приходилось неоднократно подниматься и спускаться обратно, чтобы затем подняться вновь. Наконец они оказались на большом леднике, который, по-

добно застывшей ледяной реке, каскадами спускался сверху между гор. Этот ледник был назван именем Акселя Хейберга — покровителя экспедиции, пожертвовавшего крупную сумму. Ледник был испещрен трещинами. На стоянках, пока собаки отдыхали, путешественники, связавшись друг с другом веревками, на лыжах разведывали путь. На высоте около 3000 метров над уровнем моря были убиты 24 собаки. Это не было актом вандализма, в котором нередко упрекали Амундсена, это была печальная необходимость, запланированная заранее. Мясо этих собак должно было служить пищей их сородичам и людям. Это место было названо «Бойней». Здесь были оставлены 16 собачьих туш и одни сани.

«24 наших достойных товарища и верных помощника были обречены на смерть! Это было жестоко, но так должно было быть. Мы все единодушно решили не смущаться ничем для достижения своей цели» («Южный полюс», стр. 318).

Чем выше поднимались путешественники, тем хуже становилась погода. Порой они карабкались в снежной мгле и тумане, различая путь только под ногами. Горные вершины, возникавшие перед их взором в редкие ясные часы, они называли именами норвежцев: друзей, родных, покровителей. Самая высокая гора была названа именем Фритьофа Нансена. А один из ледников, спускавшихся с нее, получил имя дочери Нансена — Лив.

«Это было странное путешествие. Мы проходили по совершенно неизведанным местам, новым горам, ледникам и хребтам, но ничего не видели» (стр. 334).

А путь было опасен. Недаром отдельные места получили столь мрачные названия: «Врата ада», «Чертов глетчер», «Танцевальный зал дьявола». Наконец горы кончились и путешественники вышли на высокогорное плато. Дальше простирались застывшие белые волны снежных застругов.

7 декабря 1911 года установилась солнечная погода. Двумя секстантами определили полуденную высоту солнца. Определения показали, что путешественники были на 88°16' южной широты. До полюса оставалось 193 километра. Между астрономическими определениями своего места они держивали направление на юг по компасу, а расстояние определяли по счетчику велосипедного колеса окружностью в метр — одометру, привязанному сзади саней.

В тот же день они прошли самую южную точку, достигнутую до них: три года тому назад партия англичанина Эрнеста Шеклтона достигла широты 88°23', но перед угрозой голодной смерти вынуждена была повернуть обратно, не дойдя до полюса всего 180 километров.

Норвежцы легко скользили на лыжах вперед, к полюсу, а нарты с продовольствием и снаряжением везли еще достаточно сильные собаки, по четыре в упряжке.

16 декабря 1911 года, взяв полуденную высоту солнца, Амундсен определил, что они находятся примерно на $89^{\circ}56'$ южной широты, то есть в семи—десяти километрах от полюса. Тогда, разбившись на две группы, норвежцы разошлись по всем четырем сторонам света, в радиусе 10 километров, чтобы точнее обследовать приполюсный район. 17 декабря они достигли точки, где, по их расчетам, должен был быть Южный полюс. Здесь они установили палатку и, разделившись на две группы, по очереди наблюдали секстантом высоту солнца каждый час круглые сутки.

Инструменты говорили о том, что они находятся непосредственно в точке полюса. Но чтобы их не обвинили в том, что они не дошли до самого полюса, Хансен и Бьоланд прошли еще семь километров дальше. На Южном полюсе они оставили небольшую палатку серо-коричневого цвета, над палаткой на шесте укрепили норвежский флаг, а под ним — вымпел с надписью «Фрам». В палатке Амундсен оставил письмо норвежскому королю Хокону VII с кратким отчетом о походе и лаконичное послание своему сопернику — Скотту.

18 декабря норвежцы по старым следам пустились в обратный путь и через 39 дней благополучно вернулись во Фрамхейм. Несмотря на плохую видимость, склады продовольствия они находили легко: устраивая их, они предусмотрительно складывали из снежных кирпичей гурьи перпендикулярно пути по обе стороны от складов и отмечали их бамбуковыми шестами. Все путешествие Амундсена и его товарищей к Южному полюсу и обратно заняло 99 дней.

Через месяц, 18 января 1912 года, к норвежской палатке на Южном полюсе подошла полюсная партия Роберта Скотта. На обратном пути Скотт и четыре его товарища погибли в ледяной пустыне от истощения и холода.

Таким образом, Амундсен вышел победителем из этого состязания. Но победа принесла ему не только лавры. Его обвинили в нечестной спортивной борьбе. Однако это было несправедливое обвинение. Скотт был предупрежден Амундсеном еще до отправления в Антарктику. А позднее судно Скотта заходило в Китовую бухту и соотечественники Скотта видели там норвежскую базу и даже посетили ее.

Часто говорят, что основная причина гибели Скотта и его товарищей — упадок духа, произошедший из-за того, что они пришли на Южный полюс не первыми. Это тоже не так. Конечно, англичане были разочарованы, но они уже пришли

к полюсу усталыми. Норвежцы использовали собак — наиболее выносливых и приспособленных к полярным условиям животных, а англичане — лошадей, которые в полярных условиях сильно уставали, мерзли и увязали в снегу. На первом же этапе пути лошади погибли или были пристрелены, и люди были вынуждены тащить сани с грузом сами. Норвежцы использовали лыжи, а англичане даже не все имели лыжи. Как записал Скотт в своем дневнике, «мои упрямые соотечественники питают против лыж такое предубеждение, что не запаслись ими». Кроме того, едва ли не в последнюю минуту Скотт взял с собой пятого человека, в то время как весь запас продовольствия и снаряжения был рассчитан только на четверых. Далее, норвежцы обосновались на шельфовом леднике Росса, откуда до Южного полюса на 60 миль ближе, чем от английской базы, основанной на острове Росса. И наконец, поверхность и условия погоды в центральной части шельфового ледника были благоприятнее, чем в его западной части, вблизи гор. В общем, победа досталась тем, кто был лучше подготовлен и приспособлен к суровым полярным условиям...

Впоследствии Амундсен писал:

«Я пожертвовал бы славой, решительно всем, чтобы вернуть его к жизни. Мой триумф омрачен мыслью о его трагедии, она преследует меня!»

К моменту возвращения норвежцев на береговую базу «Фрам» уже пришел в Китовую бухту и забрал всю зимовочную партию. 7 марта 1912 года из города Хобарта на острове Тасмания Амундсен известил мир о своей победе и благополучном возвращении экспедиции.

«И вот... завершив задуманное, — пишет Лив Хансен-Хейер, — Амундсен в первую очередь приехал к отцу. Хелланд, находившийся в это время в Пульхегде, живо помнит как они встретились: Амундсен, несколько смущенный и неуверенный, неотрывно глядя на отца, быстро вошел в зал, а отец непринужденно протянул ему руку и сердечно приветствовал: «Со счастливым возвращением, и поздравляю с совершенным подвигом!» («Книга об отце», стр. 269).

Нансен выступил в защиту Амундсена с большой статьей в одной из ведущих норвежских газет. Он писал:

«Осенью 1910 года Амундсен должен был отправиться в свое большое плавание к Северному полюсу на «Фраме», но скуден был интерес к его предприятию и еще скуднее были денежные средства. Как и тогда, когда он уходил в плавание на «Йоа», ему предстояло отправиться в путь с большим долгом, и, как и в тот раз, он вышел в море втихо-

молку, ночью. Поздней осенью пришло его сообщение, что он изменил план и отправляется к Южному полюсу, чтобы добыть необходимые средства для северной экспедиции. Какое-то время все были в растерянности, не зная, что сказать. Это неслыханно! Отправляться на Северный полюс через Южный! Некоторые считали это предприятие грандиозным, другие (их было больше) — сомнительным, и многие подняли крик, находя выходку Амундсена недопустимой, недостойной и непорядочной» («Книга об отце», стр. 269—270). Отвечая последним, он решительно заявил, что Южный полюс ни в коей мере не является монополией англичан. Разъясняя же научные результаты экспедиции, Нансен подчеркнул, что еще никому не удавалось обследовать столь обширную территорию и, что не менее важно, ни в одной точке — за исключением полюса — маршрут Амундсена не совпадал с маршрутами англичан. В заключение Нансен обратился с призывом к норвежскому стортингу и ко всем норвежцам помочь Амундсену расплатиться с долгами и собрать средства для снаряжения новой экспедиции в Арктику.

Успех Амундсена, трагическая судьба Скотта и его товарищей — все это возбудило в мире еще больший интерес к Антарктиде. Не менее честолюбивый, чем Амундсен и Скотт, английский полярный исследователь Эрнест Шеклтон, который в 1909 году не дошел до Южного полюса всего лишь 180 километров, в 1914 году снарядил экспедицию с намерением пересечь Антарктиду по маршруту море Уэдделла — Южный полюс — море Росса. План этот поражал воображение дерзостью и грандиозностью. Но ему так и суждено было остаться планом. В январе 1915 года судно экспедиции Шеклтона «Эндьюранс» в южной части моря было зажато мощными льдами и попало в вынужденный дрейф. Через 10 месяцев судно было раздавлено льдами в северной части моря Уэдделла. Передвигаясь сначала по дрейфующим льдам, а потом плавя на шлюпках по открытому бурному океану, люди добрались до необитаемого острова Элефант. Оттуда небольшая группа наиболее крепких из них во главе с Шеклтоном на одной шлюпке перебралась на остров Южная Георгия, преодолев расстояние в 800 миль. Только в августе 1916 года зафрахтованное Шеклтоном чилийское судно сняло с острова Элефант остальных участников экспедиции.

Еще почти два десятка лет после экспедиции Амундсена и Скотта никто не был в районе Южного полюса.

29 ноября 1929 года начался новый этап завоевания Южного полюса. В этот день над полюсом пролетел американец

Ричард Бэрд. База Первой антарктической экспедиции Бэрда, названная «Литл-Америка-I», была организована там же, где 18 лет назад разбил свой лагерь Амундсен, — на шельфовом леднике Росса в Китовой бухте.

Следующий полет над Южным полюсом был совершен в 1947 году на двух самолетах экспедиции военно-морских сил США под кодовым названием «Хайджамп» (Высокий прыжок). На одном из самолетов находился Ричард Бэрд. В четвертый раз в истории человечества люди видели Южный полюс. Над полюсом Бэрд сбросил картонный ящик с разноцветными флажками Организации Объединенных Наций. На сей раз американцы направлялись в еще более удаленный район, расположенный под 78° южной широты, 55° восточной долготы, — так называемый Полюс недоступности (эта точка примерно равно удалена от берегов континента и является его геометрическим центром). Но, пролетев за полюс всего лишь 160 километров, самолеты повернули обратно: отказало отопление кабины, кроме того, район этот расположен слишком высоко над уровнем моря — на высоте около 4000 метров. Они благополучно приземлились на аэродроме в районе Китовой бухты, где находилась база американской экспедиции — «Литл-Америка-IV».

В третий и последний раз Р. Бэрд пролетел над Южным полюсом 8 января 1956 года, когда американцы в порядке подготовки к Международному геофизическому году начали строить на Южном полюсе постоянную научную станцию. В конце 1956 — начале 1957 года станция была создана. Грузы для нее и персонал завозились сюда тяжелыми самолетами на лыжно-колесных шасси. Станция получила название Амундсен-Скотт.

К тому времени в Антарктиду пришли советские полярные исследователи. В начале 1956 года они создали основную береговую базу Мирный, а в мае того же года — первую внутриконтинентальную станцию Пионерская, расположенную в 370 километрах от берега, на высоте 2700 метров над уровнем моря. В 1957 году советские исследователи прошли к Южному геомагнитному полюсу и основали здесь, в 1400 километров от берега, на высоте 3500 метров над уровнем моря, постоянную научную станцию Восток.

В конце 1957 — начале 1958 года трансконтинентальный поход от моря Уэдделла через Южный полюс к морю Росса, тот самый поход, что более сорока лет назад задумал Шеклтон, совершила английская партия под руководством Вивьена Фукса. В этом походе применялись и современные вездеходы, и традиционные собачьи упряжки; с воздуха поход обеспе-

чивали самолеты. На Южном полюсе англичан встречали и провожали американцы.

В октябре 1958 года трансконтинентальный полет через Южный полюс из Мирного на американскую базу Мак-Мёрдо, расположенную у острова Росса, совершили советские летчики на самолете ИЛ-12. Пилотировал его летчик В. М. Перов. На борту самолета находились советские полярные исследователи Е. И. Толстыков, В. А. Бугаев и В. М. Макушок. Это был первый советский самолет над Южным полюсом.

В конце 1959 года, во время Четвертой Советской антарктической экспедиции советские исследователи под руководством А. Г. Драпкина совершили выдающийся поход на тягачах. Поход этот проходил в наиболее трудном секторе Антарктиды по маршруту Мирный—Комсомольская—Восток—Южный полюс. 26 декабря 1959 года советский поезд прибыл к станции Амундсен-Скотт, где советские полярники были встречены персоналом американской станции. Участники похода совершили традиционное кругосветное путешествие вокруг земной оси, занявшее всего несколько минут.

На протяжении всего похода наши гляциологи и геофизики выполняли измерения мощности ледникового покрова сейсмоакустическим методом. Такие измерения были выполнены ими и на Южном полюсе. Измерения показали, что под станцией Восток мощность ледника составляет 3700, а на Южном полюсе 2810 метров. Оказалось, что от станции Пионерская до Южного полюса простирается обширная подледная равнина, лежащая на уровне моря. Она названа равниной Шмидта, в честь знаменитого советского полярного исследователя академика Отто Юльевича Шмидта.

Измерения эти позволили сравнить данные американских и английских геофизиков с данными советских ученых и соединить в одну общую систему сейсмические разрезы, выполненные разными экспедициями в разных частях Антарктиды. На этой основе удалось впоследствии составить карты подледного рельефа и мощности ледникового покрова Антарктиды, опубликованные в советском «Атласе Антарктики».

В наши дни достижение Южного полюса — дело сравнительно простое. Здесь зимуют американские исследователи. Ежегодно сюда совершают десятки рейсов самолеты, доставляющие снаряжение, оборудование и продовольствие для зимующего состава, прилетают корреспонденты, конгрессмены и даже туристы. На американской станции Амундсен-Скотт часто бывают и даже работают советские «обменные» уче-

ные, так же как на советской станции Восток, расположенной на Южном геомагнитном полюсе, зимуют и работают американские «обменные» ученые. Но все помнят, что первыми проложили сюда дорогу норвежцы под руководством Амундсена и англичане под руководством Скотта. Поэтому и научная станция, созданная у южного конца земной оси, по справедливости носит имена этих первопроходцев.

ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ

Возвратясь из Антарктики, Амундсен со свойственной ему энергией развернул подготовку дрейфующей экспедиции в Арктику. К этому времени самолеты уже стали достаточно надежным средством транспорта, хотя большие расстояния были им пока еще неподвластны. Амундсен, быстро reagировавший на все новинки техники, решил взять в предстоящий дрейф самолет для рекогносцировочных полетов над льдами Арктики.

В 1914 году он приобрел биплан «Фарман». Но тут разразилась мировая война. Об экспедиции теперь не могло быть и речи. Амундсен подарил самолет государству.

«Во время войны мне нечего было делать, и я решил последовать примеру столь многих обитателей нейтральных стран, а именно попытаться нажить себе состояние. Я надеялся добыть таким путем средства, которых всецело бы хватило на снаряжение следующей моей экспедиции» (Моя жизнь», стр. 61).

И дальше он пишет с горечью: *«Только материально обеспеченный исследователь может себе представить, какие громадные препятствия выпадают на долю всех исследователей, сколько им приходится расточать времени и трудов, чтобы выжимать деньги на экспедиции. Бесконечные промедления, унижения, которым подвергается их самолюбие и даже честь при изыскании средств, составляют трагедию жизни исследователя» (Моя жизнь», стр. 61—62).*

Амундсен вложил весь свой, как он выразился сам, «весьма скромный капитал» в акции паровых компаний и действительно «заработал» много денег, во всяком случае столько, что их должно было хватить на экспедицию. В 1916 году он реализовал акции и сосредоточил свои силы на подготовке экспедиции.

Прежде всего он начал строить новое судно, и уже в 1917 году оно было спущено со стапелей. Назвал он его «Мод», в честь норвежской королевы. Летом 1918 года экс-

педия была подготовлена, и в середине июля 1918 года «Мод» вышла из Тромсё, взяв курс на восток.

На сей раз Амундсен решил идти Северо-Восточным морским путем. 25 июля «Мод» достигла Югорского Шара, где на борт был принят радист Олонкин. 1 сентября судно зашло на остров Диксон, где пополнилось углем, а 9 сентября миновало мыс Челюскин.

За мысом Челюскин, в 20 милях к востоку от него, путешественники встретили сплошной лед и вынуждены были поставить судно на зимовку в открытой бухте, возле двух крохотных островков, на расстоянии 150 метров от материкового берега. С тех пор это место на картах называется бухтой Мод.

Для всех участников экспедиции зимовка прошла благополучно — кроме самого Амундсена. Его в эту зиму преследовали несчастья. Однажды он спускался по крутому трапу на лед с любимой собакой на руках. В это время сторожевой пес по кличке Якоб играя налетел на них. От неожиданности Амундсен поскользнулся и полетел с трапа на лед вниз головой. В результате — перелом плечевой кости. Через несколько дней после этого Амундсен еще с подвязанной рукой пошел на прогулку вокруг судна и в темноте столкнулся с огромной белой медведицей. Амундсен побежал, медведица за ним. Когда он был уже у трапа, медведица ударила его лапой в спину и он упал. Но в это мгновение по трапу на лед сбежала собака и отвлекла разъяренное животное. Амундсен спасся, отделавшись царапинами на спине.

На этом несчастья не кончились. На берегу была выстроена магнитная обсерватория. Выполняя однажды магнитные наблюдения, Амундсен отравился угарным газом от керосиновой лампы. Почувствовав себя плохо, он выполз на свежий воздух, но слишком поздно. Начались головные боли, сильные сердцебиения и одышка.

«Прошло несколько дней, прежде чем утихли сильные сердцебиения; прошли целые месяцы, прежде чем я мог сделать физические усилия, не испытывая тотчас одышки, и целые годы, прежде чем я поправился окончательно» («Моя жизнь», стр. 70).

Наступила весна, прошло лето, а судно все еще оставалось в ледяных оковах. Лишь в сентябре им удалось вырваться из ледового плена с помощью динамита.

Экипаж «Мод» состоял из десяти человек. Молодой матрос Тессем страдал головными болями и стремился поскорее вернуться домой. Его товарищ, Кнудсен, вызвался сопровождать его. Амундсен согласился отпустить их, будучи

уверен, что они легко доберутся до Диксона, где была советская станция, а оттуда на любом судне — до Норвегии. Тессем и Кнудсен имели хорошее снаряжение, упряжку собак.

«Поэтому при нашем уходе с места зимовки они весело махали нам на прощанье и мы махали им в ответ, что встретим их в Осло по возвращении» («Моя жизнь», стр. 72).

Однако им не суждено было вернуться на родину. Что с ними произошло — так и осталось неизвестным. Лишь через несколько лет, в 1921 году, на западном берегу Таймырского полуострова, у мыса Приметного, в остатках костра были найдены полуобуглившиеся человеческие кости. По-видимому, это были останки Кнудсена. В 1922 году на материковом берегу против острова Диксон, всего лишь в 4 километрах от полярной станции, был обнаружен скелет человека. В кармане полуистлевшей одежды лежали золотые часы с выгравированным на крышке именем Тессема, а рядом — письма, донесение Амундсена, компас, хронометр. Сейчас на месте, где погиб Тессем, поставлен памятник-obelisk.

Летом 1919 года «Мод» дошла до острова Айон, где 23 сентября была снова остановлена льдами. Экспедиция зазимовала во второй раз.

Лишь в июле 1920 года судно смогло двигаться дальше. Амундсен решил идти в Ном на Аляске, чтобы перед отправкой в длительный дрейф пополнить запасы и произвести ремонт судна. 23 июля судно пришло в Ном.

Таким образом, Амундсен совершил в два приема с длительным перерывом кругосветное плавание вокруг Северного Ледовитого океана: в 1903—1906 годах на судне «Йоа» Северо-Западным морским путем и в 1918—1920 годах — на судне «Мод» Северо-Восточным морским путем.

После недолгой стоянки в Номе «Мод» пошла на север. Теперь на судне осталось всего четверо: Амундсен, научный сотрудник Харальд Свердруп, впоследствии всемирно известный ученый, капитан Оскар Вистинг, участвовавший в походе к Южному полюсу, и радист Олонкин. Остальные члены экипажа отказались участвовать в экспедиции. Амундсен их отпустил и отправил в Норвегию.

Приходится удивляться тому, что Амундсен рискнул управляться с таким большим судном, как «Мод», таким малым экипажем. Но он не привык отступать, к тому же на тех, кто остался с ним, он мог положиться, как на самого себя.

В Чукотском море у мыса Сердце-Камень «Мод» встретили сплоченные льды. При маневрировании во льдах был

сломан винт, и экспедиция вынуждена была зимовать в третий раз. Валом торосов судно выдавило на берег, но весной, после таяния и разрушения льда, оно снова оказалось на воде. Отсюда «Мод» направилась в Сиэттл на Аляске — для пополнения запасов и ремонта.

С момента выхода из Норвегии «Мод» прошло почти четыре года, а экспедиция еще не приступила к выполнению своей прямой задачи, то есть к дрейфу через Арктический бассейн. Между тем все деньги ушли на расчеты с участниками экспедиции, ремонт судна, продовольствие было израсходовано, одежда изнашивалась, снаряжение требовало пополнения. Поэтому, пока судно ремонтировалось в Сиэттле, Амундсен в январе 1922 года отбыл в Норвегию, чтобы раздобыть деньги для продолжения экспедиции. Норвежский стортинг выделил дополнительные средства, но пока оформлялось получение этих денег, произошла девальвация и покупательная способность норвежской кроны уменьшилась наполовину.

Амундсен не потерял мужества и снова начал собирать деньги: читал платные лекции в разных странах, обращался к меценатам за пожертвованиями. В это время у Амундсена зародилась мысль пролететь на самолете через Арктический бассейн по маршруту Аляска—Северный полюс—Северная Европа. И с этого времени начался новый этап в его деятельности. Если Нансен совершил переворот в полярных исследованиях, применив легкие сани, запряженные собаками, то, как писал он сам, его идея ввести в полярные исследования воздухоплавательную технику «означала не меньший переворот» («Моя жизнь», стр. 80). В Нью-Йорке ему удалось купить один большой по тем временам самолет типа «Юнкерс»; кроме того, ему подарили маленький самолет типа «Ориоль» для полетов на небольшие расстояния. К лету 1922 года Амундсен вернулся на «Мод».

К этому времени экспедиция была снаряжена заново, теперь уже на семь лет. Была пополнена команда. Кроме Харальда Свердруп, к экспедиции присоединился еще один ученый — молодой шведский геофизик Финн Мальмгрен. И вот 1 июня 1922 года «Мод» снова вышла в Арктику.

Стремясь поскорее осуществить задуманный им полет, Амундсен, едва отойдя от берегов Аляски, решил покинуть «Мод», доверив руководство экспедицией в целом Вистингу, а руководство научной частью — Свердрупу. Вместе с пилотом Омдалем он перешел на борт встретившейся им в районе залива Коцебу торговой шхуны; туда же был перегружен и «Юнкерс». Мод направилась на север, в дрейфу-

ющие льды Чукотского моря, шхуна же взяла курс на мыс Барроу.

Но ледовые условия в районе побережья Аляски были тяжелые, шхуна до мыса Барроу не дошла, и Амундсену пришлось высадиться южнее — на берегу бухты Уэнрайт, вблизи небольшого селения того же названия.

Была уже поздняя осень. Для подготовки самолета требовалось много времени, поэтому полет пришлось отложить до весны. Амундсену для урегулирования своих финансовых дел и подготовки к полету нужна была радиотелеграфная связь с миром. Ближайшим пунктом, где таковая имелась, был Ном. И вот, оставив Омдала в Уэнрайте, в сопровождении почтальона-эскимоса на собачьей упряжке он проделал путь в 1600 километров, покрывая в среднем около 100 километров в день. Пробыв в Номе остальную часть зимы, Амундсен 12 мая 1923 года вернулся обратно в Уэнрайт. И это несмотря на то, что примерно годом раньше один опытный врач из Лондона обнаружил у него серьезное заболевание сердца и рекомендовал избегать каких-либо физических усилий. По этому поводу Амундсен писал в своей автобиографии:

«Это было пять лет тому назад, и, хотя с тех пор я много раз подвергал жестокому испытанию мои физические силы, мне, тем не менее, до сих пор не приходилось страдать от неприятных последствий. Я это рассказываю не для того, чтобы дискредитировать превосходного врача или похвастаться собою, но чтобы указать читателю, какие чудесные возрождающие силы содержит тело человека, который, как, например, я, с юности живет в разумных гигиенических условиях и вследствие этого сохраняет себя таким, каким создала его природа» («Моя жизнь», стр. 83).

Наконец наступила летняя погода. Но, сажая самолет после первого же пробного полета, Омдаль сломал левую лыжу. Починить ее в Уэнрайте, этом тихом местечке, было невозможно. Омдаль попробовал использовать вместо лыж поплавки, но и они оказались непригодными.

В это время Амундсен получил телеграмму от одного американского дельца. Этот человек предложил Амундсену свои услуги в приобретении более совершенного самолета, деньги же для покупки его он предлагал заработать продажей сувенирных открыток и марок, которые Амундсен возьмет с собой в полет через полюс.

Амундсен, человек по натуре доверчивый, к тому же не слишком искушенный в финансовых делах, выдал этому дельцу доверенность на все коммерческие сделки, которых

потребуется подготовка полета. В результате от имени Амундсена были подписаны многочисленные денежные обязательства. В конце концов вся история с почтой оказалась сплошной авантюрой. Амундсен оказался в долгах. Брат Леон, который вел его денежные дела, боясь личного разорения, также предпринял финансовые санкции против Руала. Даже дом в Буннефьорде Леон пытался продать за долги.

«После всего этого я очутился без единого гроша, и только благодаря милости суда у меня сохранилась крыша над головой».

Началась форменная травля знаменитого путешественника. Амундсен сетует в своих воспоминаниях, что многие норвежцы, недавно поклонявшиеся и льстившие ему, теперь распространяли о нем самые нелепые слухи. Жадная до скандальных сенсаций буржуазная пресса обрушилась на него. Среди измышлений газетчиков было обвинение в том, что две чукотские девочки, привезенные им в Норвегию, являются его незаконными детьми.

История с этими девочками была примечательной. В 1920/21 году, когда «Мод» стояла на зимовке вблизи Чукотского полуострова, у мыса Сердце-Камень, Амундсен сдружился с тремя семьями эскимосов, жившими в ярангах на берегу. Среди этих людей был чукча по имени Какот, который однажды принес на судно маленькую дочь. Мать ее умерла от голода в тундре. Амундсен приютил эту девочку, выходил ее и взял с собой. Назвал он ее Каконитой. По пути в Сиэтл Амундсен навестил у мыса Дежнева австралийского промышленника, жившего среди чукчей и женатого на чукчанке. У него было много детей, и Амундсен уговорил австралийца отдать ему девятилетнюю дочь Камиллу, чтобы у Какониты была подруга.

Амундсен привез этих девочек в Норвегию, где поместил их в школу-интернат. Позднее он намеревался вернуть девочек родным, но потом оставил их у себя в Осло, так как родители не требовали их, да и трудно было доставить их на Чукотку. Когда они подросли и получили среднее образование, Амундсен отправил их к друзьям в Соединенные Штаты Америки, обеспечив их деньгами. Говорят, обе девушки вышли замуж где-то на Аляске и жили счастливо...

Не все отвернулись от Амундсена, и в Норвегии, и в других странах были люди, которые поддерживали его в те тяжелые годы. Да и сам он не пал духом. В 1923—1924 годах он ездил по разным странам с чтением лекций, публиковал доклады, статьи в газетах, чтобы заработать деньги не только

на покрытие долгов, но и на дальнейшие полярные исследования. И по-прежнему обдумывал план трансарктического перелета через Северный полюс.

А тем временем судно «Мод», вмерзнув во льды в августе 1922 года в северной части Чукотского моря, дрейфовало вдоль северной окраины Восточно-Сибирского моря. Надежды и расчеты Амундсена не оправдались — судно не пошло на север, к полюсу, а на запад. В июле 1924 года судно оказалось к северу от Новосибирских островов. Вокруг образовались разводья, и участники дрейфа решили выйти из льдов. В августе «Мод» вышла в море Лаптевых и направилась своим ходом на восток, но, встретив в Восточно-Сибирском море непроходимые льды, снова встала на зимовку у острова Четырехстолбового. Лишь в июле 1925 года «Мод» высвободилась из льда и в августе пришла в Ном на Аляске. Здесь судно было поставлено у берега на прикол, а участники экспедиции вернулись на родину.

Дальнейшая судьба судна была печальной. Как всегда, у Амундсена было много долгов, и «Мод» была продана на торгах с молотка. Вскоре какой-то неопытный капитан посадил «Мод» на мель у залива Камберленд у Баффиновой Земли. Так она там и осталась. Эскимосы разобрали судно для разных поделок, но его прочные деревянные бимсы еще много лет выступали из-под воды.

Хотя экспедиции и не удалось продрейфовать через Арктический бассейн, она принесла очень важные научные результаты. Харальд Свердруп в течение всей экспедиции вел регулярные наблюдения над погодой, течениями, приливо-отливными явлениями, дрейфом льдов и впоследствии опубликовал ряд работ, ставших классическими в области полярной гидрометеорологии. Геофизик Финн Мальмгрен также выполнил наблюдения за ледяным покровом. Его научный труд о физике и термике морских льдов явился выдающимся вкладом в науку.

...Осенним вечером 1924 года, сидя в номере одного из отелей Нью-Йорка, Амундсен мрачно размышлял о своей судьбе. Лекции не принесли ему больших денег.

«Я думал о том, что, по-видимому, все пути для меня навсегда закрыты и моей карьере исследователя наступил бесславный конец. Отвага, сила воли, непоколебимая вера — эти качества привели меня ко многим достижениям, невзирая на окружавшие меня опасности. Теперь же эти самые качества, казалось, были совершенно не нужны. Я более чем когда-либо за все 53 года моей жизни был близок к мрачному отчаянию» («Моя жизнь», стр. 91).

И вдруг в этот крайне тяжелый для него момент раздался телефонный звонок. Амундсен равнодушно взял трубку. Человек, который был на другом конце провода, предлагал финансировать трансарктический перелет. Это был сын американского миллионера — Линкольн Элсуорт.

Так состоялось знакомство Амундсена с Элсуортом, который впоследствии не только финансировал воздушные экспедиции знаменитого норвежца, но и сам участвовал в них.

Первым делом Амундсен решил совершить пробный полет к Северному полюсу от Шпицбергена и если он будет удачным, то уже потом организовать трансарктический перелет. Были приобретены два гидроплана типа «Дорнье-Валь» под номерами «24» и «25». Пилотами были приглашены известные норвежские летчики Рисер-Ларсен и Дитрихсон, механиками — Фойхт и Омдаль. Обязанности штурманов взяли на себя Амундсен и Элсуорт. В апреле 1905 года участники экспедиции, самолеты и снаряжение прибыли пароходом в Кингсбей на Шпицбергене.

Среди тех, кто обслуживал перелет, особого упоминания заслуживают метеоролог-синоптики. Возглавлял синоптическую группу Якоб Бьеркнес, впоследствии известный в своей области ученый. На Шпицбергене был организован радиотелеграфный прием сводок погоды и составление синоптических карт. Анализируя их, синоптики пытались выбрать и предсказать наиболее благоприятное время для полета.

По этому поводу Амундсен в своем отчете об экспедиции замечает:

*«Предсказание погоды находится еще в младенческом состоянии, но нет никакого сомнения в том, что оно со временем сделается совершенно исключительным фактором в нашем развитии. Уже теперь мы придаем ему такое значение, что никакая воздушная экспедиция, направляется ли она на север, на юг, на восток или на запад, не может обойтись без его услуг».**

21 мая 1925 года оба самолета поднялись в воздух и взяли курс на Северный полюс. На самолете «N 24» находились Элсуорт, Дитрихсон и Омдаль, на самолете «N 25» — Амундсен, Рисер-Ларсен и Фойхт. Примерно в 1000 километров от Шпицбергена мотор «N 25» стал давать перебои. К счастью, в этом месте среди льдов оказались полыньи. Пришлось идти на посадку. Сели сравнительно благополучно, если не считать, что гидроплан ткнулся носом в лед в конце полыньи. Спасло то обстоятельство, что полынья

* «Полет до 88° северной широты». Собр. соч., т. IV, стр. 28.

была покрыта тонким льдом, который замедлил скорость самолета при посадке. Второй гидроплан также сел невдалеке от первого, но при посадке он получил сильное повреждение и вышел из строя.

Было решено попытаться всем взлететь на одном самолете. Но молодой лед в полынье быстро нарастал, края же ее могли в любой момент сомкнуться и раздавить самолет. Его необходимо было как можно скорее вытащить на льдину, а для этого требовалось вырубить наклонную поверхность. Специальных инструментов не было. В ход пошли финские ножи, топорик, ледовый якорь, которым действовали как киркой, и две деревянные лопаты. Наконец самолет вытащили на толстую надежную льдину. Тем временем лед в полынье быстро намерзал. Они решили взлететь по этому молодому льду. Но кое-где в молодой лед вмерзли куски старых льдин; их пришлось вырубать и выравнивать. 2 июня подготовка полосы была закончена, и путешественники решили взлетать. С трудом развернули они машину, спустили ее на молодой лед, но он не выдержал и самолет оказался в воде. Вскоре начались подвижки и всю полосу заторосило. Когда лед намерз, они выравнивали ее снова. Но взлететь не смогли. Они выбрали другую льдину, затратили на ее выравнивание много дней, затем прорубили среди торосов проход к ней и перетащили тяжелый самолет. Но и третья попытка окончилась неудачей...

Положение казалось безнадежным. Идти на юг пешком по льдам? Но продовольствия оставалось слишком мало, они неминуемо погибли бы от голода в пути. Со Шпицбергена они вылетели с запасом еды на один месяц. Сразу после аварии Амундсен тщательно подсчитал все, что у них было, и установил жесткий паек. Шли дни, все участники полета работали не покладая рук. Но все чаще и чаще урезал норму питания руководитель экспедиции. Чашечка шоколада и три овсяных галеты на завтрак, суп из 300 граммов пеммикана в обед, чашка горячей воды, одобренная щепоткой шоколада, и те же три галеты на ужин. Вот и весь суточный рацион для здоровых людей, занятых почти круглосуточно тяжелой работой. Потом количество пеммикана пришлось сократить до 250 граммов.

В июне наступила оттепель, на расчищенную полосу нередко выпадал мокрый снег, и людям приходилось утаптывать его ногами.

14 июня они дважды пытались взлететь, но поверхность была слишком мягкой и самолет при разбеге тащил перед собой пласт мокрого, липкого снега, тормозившего движение.

Наконец 15 июня, на 24-й день после аварии, подморожило и они решили взлететь. Для взлета требовалось не менее 1500 метров открытой воды. Но им удалось выровнять полосу льда длиной лишь немногим более 500 метров. За этой полосой была полынья шириной около 5 метров, а дальше — плоская 150-метровая льдина. Заканчивалась она высоким торосом. Таким образом, полоса для взлета имела в длину всего лишь около 700 метров.

«Из самолета выбросили все, кроме самого необходимого. Пилотское место занял Рисер-Ларсен. Остальные пятеро едва уместились в кабине. Вот пущен мотор, и самолет тронулся с места.

Следующие секунды были самыми захватывающими во всей моей жизни. Рисер-Ларсен сразу же дал полный газ. С увеличением скорости неровности льда сказывались все сильнее, и весь гидроплан так страшно накренился из стороны в сторону, что я не раз боялся, что он перекувырнется и сломает крыло. Мы быстро приближались к концу стартовой дорожки, но удары и толчки показывали, что мы все еще не оторвались от льда. С возраставшей скоростью, но по-прежнему не отделяясь от льда, мы приближались к небольшому скату, ведущему в полынью. Мы перенеслись через полынья, упали на плоскую льдину на другой стороне и вдруг поднялись в воздух...» («Моя жизнь», стр. 98).

Начался обратный полет. Летели они, как выразился Амундсен, «имея ближайшим соседом — смерть». В случае вынужденной посадки на лед, даже если бы они уцелели, их ждала голодная смерть. Через 8 часов 35 минут полета заело приводы рулей. Но, к счастью, самолет уже летел над открытой водой вблизи северных берегов Шпицбергена и пилот уверенно посадил машину на воду и повел ее как моторную лодку. Путешественникам везло и дальше: вскоре к ним подошло небольшое рыбацкое судно «Ше Лив» («Морская жизнь»), капитан которого согласился отбуксировать самолет в Кингсбей. . . Экспедиция закончилась.

От Шпицбергена участники ее вместе с самолетом плыли на пароходе. Встреча в Норвегии была торжественной. В Ослофьорде, в порту Хортен, самолет «N 25» был спущен на воду, участники воздушной экспедиции сели в него, взлетели и совершили посадку в гавани Осло. Их встретили тысячные толпы ликующих людей. Это было 5 июля 1925 года.

Казалось, все невзгоды Амундсена остались в прошлом. Он снова стал национальным героем.

ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕЛЕТ НА ДИРИЖАБЛЕ

Еще в мае 1925 года, собираясь в полет к Северному полюсу, Амундсен и Элсуорт узнали от Рисер-Ларсена, что итальянское правительство объявило о продаже дирижабля «N 1», причем по сравнительно небольшой цене. Тогда же Элсуорт обещал предоставить основную сумму на покупку дирижабля. В то время Амундсен уже отдавал предпочтение дирижаблю перед самолетом, считая его наиболее подходящим аппаратом для трансарктического перелета.

«Мы никогда не остановились бы на гидропланах, если бы знали о существовании такой возможности... Мы решили, однако, не откладывать предполагаемого полета на гидропланах, но единодушно согласились на следующее лето во что бы то ни стало повторить полет уже на дирижабле».

Впервые Амундсен увидел этот дирижабль еще в 1923 году, находясь в Италии, и как гость даже совершил на его борту короткий полет. После длительных переговоров дирижабль был куплен и получил название «Норге» («Норвегия»). Руководителями экспедиции были Амундсен и Элсуорт. Создатель дирижабля Умберто Нобиле был приглашен на должность капитана. Команда была сформирована из итальянцев и норвежцев. Амундсен пригласил в эту экспедицию своих друзей соотечественников: пилота Рисер-Ларсена, механика Омдала и капитана Оскара Вистинга.

В апреле 1926 года Амундсен и Элсуорт прибыли судном на Шпицберген, чтобы принять ангар и причальную мачту, построенные за зиму, и вообще подготовить все к приему дирижабля.

В Кингсбее Амундсен увидел памятник в честь прошлого года полета, воздвигнутый на возвышенности вблизи места старта гидропланов. На гранитном камне выбит характерный профиль Амундсена с орлиным носом (фрагмент этого памятника изображен на обложке), а под ним — фамилии всех участников полета.

29 апреля на Шпицберген прибыл американский пароход, на борту которого находилась экспедиция Ричарда Бэрда. Молодой американец собирался осуществить то, что не удалось год назад Амундсену и его товарищам, — пролететь на самолете над Северным полюсом.

Еще осенью 1925 года, когда Амундсен совершал турне по Америке с лекциями, Бэрд встретил Амундсена в Нью-Йорке и рассказал о своем плане полета к Северному полюсу. Амундсен тогда же дал ему несколько советов.

Теперь же, на Шпицбергене, интересы двух экспедиций

в какой-то мере столкнулись. Буржуазная пресса и тогда, и потом старалась взаимоотношения между норвежцами и американцами придать оттенок взаимной неприязни и зависти, причем Амундсену приписывалась неприглядная роль. Его обвиняли в том, что он нарочно препятствовал выгрузке самолета и грузов на берег, чтобы не дать возможности Бэрду достичь полюса раньше дирижабля. В действительности же дело обстояло так. Единственный причал был занят норвежским пароходом. Американцы соорудили понтон из четырех шлюпок, спустили на него самолет, отбуксировали его через плавающий лед и выгрузили на берег.

Амундсен категорически отрицал выдвинутое против него обвинение. Он писал в своей автобиографии:

«Нашей целью была Аляска, а полюс являлся для нас только интересным эпизодом. Бэрд же имел совсем другие намерения. Единственной задачей его полета было достижение полюса и возвращение обратно, без промежуточной посадки. Между нами никогда не было и теперь нет никакого соперничества» («Моя жизнь», стр. 125).

Но это, конечно, было не так. Соперничество все же было. Если Амундсен и мог позволить обойти себя, то Бэрд торопился осуществить свой полет первым, ибо еще никто не пролетел над Северным полюсом. Вопрос «кто первый?» был в то время немаловажным для исследователя-спортсмена. Поэтому Бэрд и пошел на риск при выгрузке самолета.

Бэрд пытался вылететь из Кингсбея к Северному полюсу 3 мая, но при взлете была сломана лыжа. Ему не удалось взлететь и в последующие четыре дня. Тем временем дирижабль, стартовав из Рима, летел на север, через Лондон, Осло, Стокгольм, Ленинград. 6 мая он пришвартовался к мачте в самом северном городке Норвегии — Вадсё, а 7 мая, перелетев через Баренцево море, снизился в Кингсбее, где благополучно был заведен в ангар. На подготовку к дальнейшему полету требовалось еще несколько дней.

Ранним утром 8 мая 1926 года американцы стартовали к Северному полюсу. На борту самолета, получившего название «Жозефина Форд», вероятно, в честь жены Форда, финансировавшего экспедицию, находились только двое: Флойд Беннетт в качестве пилота и сам Ричард Бэрд в роли штурмана. Через 15 часов они благополучно вернулись, совершив полет до полюса и обратно. Амундсен поздравил американцев со счастливым завершением полета.

В 9 часов 55 минут 11 мая 1926 года, в тихую ясную погоду, «Норге» взял курс на север, к полюсу. На борту находились 16 человек. Бэрд и Беннетт взлетели на самолете

и в течение часа провозжали дирижабль. На борту царил деловитость и спокойствие. Каждый занимался своим делом. Моторы работали ровно. Амундсен наблюдал за ледовой обстановкой. Он видел под дирижаблем бесконечные ледяные поля с грядами торосов и вспоминал свой прошлогодний полет, закончившийся посадкой у 88° северной широты. В дневнике он записал:

«Несмотря на блестящий полет Бэрда, наш совет таков: не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска» *.

Через 15 часов 30 минут полета, в 1 час 20 минут 12 мая 1926 года, дирижабль был над Северным полюсом.

Сначала Амундсен и Вистинг сбросили на лед норвежский флаг. И в этот момент Амундсен вспомнил, как он и Вистинг водрузили флаг на Южном полюсе 14 декабря 1911 года. Почти пятнадцать лет Амундсен стремился к этой заветной точке. Вслед за норвежцами сбросили флаги своих стран американец Элсуорт и итальянец Нубиле.

Дальше путь пролегал через Полюс недоступности — точку, равноудаленную от берегов окружающих Северный Ледовитый океан континентов и отстоящую от Северного географического полюса почти на 400 миль в сторону Аляски. Амундсен внимательно всматривался вниз. Они летели над местами, которых никто до них не видел. Многие географы предсказывали здесь землю. Но перед взором воздухоплателей проходили бесконечные ледяные поля. Если между Шпицбергенем и полюсом и далее за полюс до 86° северной широты иногда встречались польньи и разводья, то в районе Полюса недоступности был сплошной лед с мощными грядами торосов. К своему удивлению, даже в этой наиболее удаленной от берегов точке Амундсен увидел медвежьи следы.

В 8 часов 30 минут дирижабль вошел в густой туман. Началось обледенение наружных металлических частей. Пластины льда, срывающиеся струей воздуха от пропеллеров, пробивали оболочку аппарата. Пробойны приходилось заделывать тут же, на ходу. 13 мая слева по курсу путешественники увидели землю. Это был берег Аляски, приблизительно в районе мыса Барроу.

Отсюда дирижабль повернул на юго-запад, к Берингову проливу. Амундсен узнал знакомые окрестности эскимосского

* Первый полет над Северным Ледовитым океаном. Собр. соч., т. IV, стр. 269.

селения Уэнрайт, откуда он и Омдаль собирались в 1923 году лететь через полюс. Он увидел строения, людей и даже дом, который они построили здесь. Вскоре дирижабль вошел в густой туман. С севера задул штормовой ветер. Навигаторы сбились с курса. Поднявшись над полосой тумана, они определили, что находятся в районе мыса Сердце-Камень Чукотского полуострова. После этого повернули на восток — снова к Аляске и, увидев берег, направились вдоль него на юг. Прошли мыс принца Уэльского — самую западную точку Северной Америки. Над льдами полет проходил спокойно и плавно. А здесь, над открытым бурным морем, дирижабль бросало как мяч, вверх и вниз. Амундсен решил закончить полет и отдал приказ идти на посадку.

В этот момент дирижабль находился в районе небольшого аляскинского городка под названием Теллер. Вблизи от земли ветер неожиданно стих. Сбежавшиеся жители приняли причальные канаты, и дирижабль сел на ровный лед бухты вблизи городка. Таким образом, первый перелет через Арктический бассейн от Шпицбергена до Аляски через Северный полюс был успешно завершён. Этот полет продолжался 72 часа.

Оставив группу участников для разборки и упаковки дирижабля, руководители экспедиции на катере перебрались в Ном, а оттуда пароходом — в Сиэтл. Возвращение путешественников было триумфальным. Они пересекли Соединенные Штаты Америки с запада на восток на трансконтинентальном экспрессе. На станциях их встречали с цветами толпы людей. В Нью-Йорке торжественную встречу возглавил Ричард Бёрд, только что вернувшийся со Шпицбергена на родину.

12 июля 1926 года Амундсен и его друзья прибыли пароходом в Норвегию, в Берген. Здесь их встретили салютом из крепостных орудий. Как победители, проехали они по улицам Бергена под дождем цветов, под восторженные овации горожан. От Бергена до Осло по всему побережью пароход, на котором они плыли, встречали флотилии разукрашенных судов. Прибыв в Осло, они проехали по запруженным людьми улицам в королевский дворец, где им был устроен торжественный прием.

Казалось, Амундсен должен был быть доволен: он осуществил все свои планы, слава его в Норвегии затмила славу Фритьофа Нансена, которому Амундсен всегда поклонялся, перед авторитетом которого трепетал, и сам Нансен публично признал его великим полярным исследователем. Но прошли торжества, отгремели овации и салюты, засохли цветы; на-



Дирижабль «Норге» готов взмыть в воздух, чтобы устремиться в транс-арктический перелет.

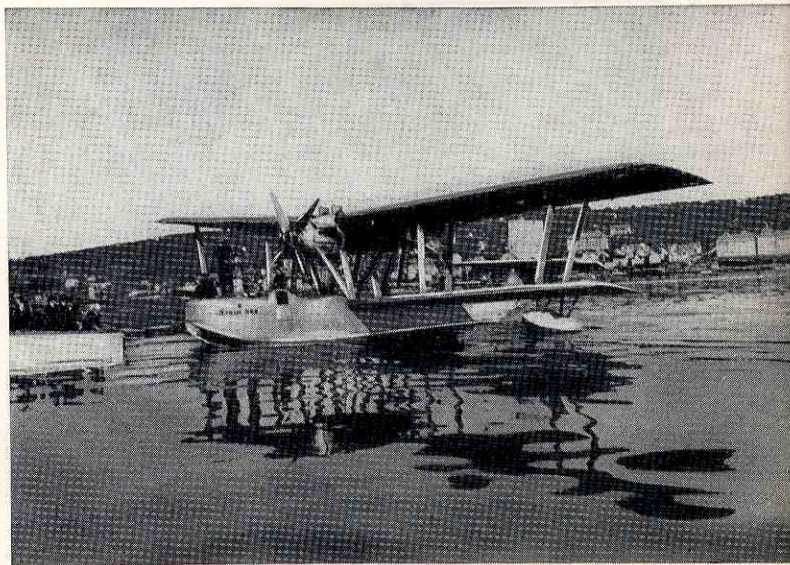
Норвежский летчик Дитрихсон всегда был верным другом Амундсену.





Валлет, Брази, Гильбо и Де-Кювервиль—экипаж «Латам-47» — не знали, что отправляются в свой последний полет...

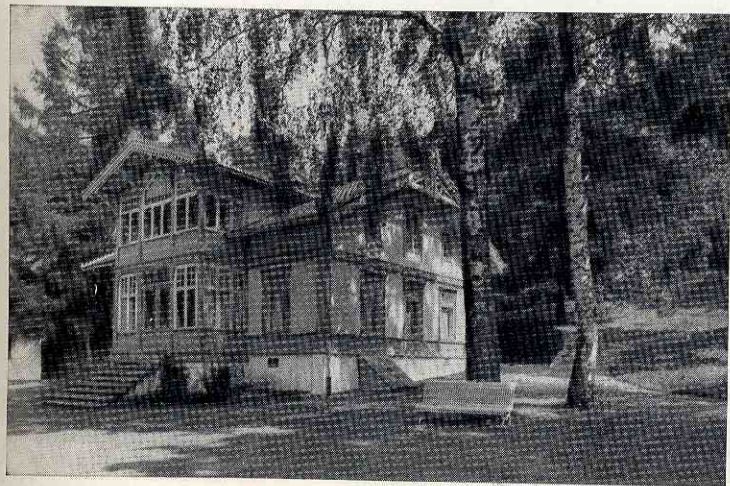
«Латам-47» перед стартом.



На этой стеле, воздвигнутой Умберто Нобиле в 1969 году в заполярном Тромсё, высечено и имя Руала Амундсена.



Норвежцы не забыли своего героя и заботливо охраняют его дом на берегу Буннефьорда.





Здесь Амундсен отдыхал и принимал своих друзей.



Крепко сжав кулаки, неотрывно глядя в море, стоит бронзовый Амундсен на одной из площадей Тромсё.

ступили будни. Триумфальный полет, как всегда, принес Амундсену не только славу, но и крупные долги. И снова нужно было зарабатывать деньги лекциями, книгами, статьями.

В буржуазном мире славе нередко сопутствуют зависть, клевета, инсинуации. Мелкие недоразумения между людьми, неизбежные в большой и сложной экспедиции, порой возводятся в абсолют и становятся пищей для сенсационных измышлений, порочащих известных людей. Так случилось и на этот раз. Вскоре после завершения полета в разных газетах появились статьи, в которых говорилось о том, что на борту «Норге» во время полета между норвежцами и итальянцами все время происходили стычки. Это измышление со всей категоричностью опроверг сам Амундсен в книге-отчете о полете, опубликованной вскоре после возвращения домой. Вот что он писал по этому поводу:

«Наш полет возможно было совершить только при величайшем дружелюбии, и мы заверяем вралей из заграничной сенсационной прессы, что более спокойного и мирного места, чем «Норге» во время полета, никогда не существовало. Да будет нам позволено заявить здесь без околничностей и самым категорическим образом, что за время всего полета мы ни разу не слышали ни одного невежливого слова, не видели ни одной кривой физиономии. Да и каким образом можно было выбрать на ссоры время? Один этот вопрос кажется нам вполне достаточным, чтобы повергнуть в прах все злостные измышления такого рода» («Первый полет над Северным Ледовитым океаном», стр. 267).

Появились многочисленные статьи, ставящие под сомнение руководящую роль Амундсена при перелете. В них говорилось, что Амундсен и Элсуорт были не более чем пассажирами и наблюдателями, что Нобиле не только создал дирижабль, но и умело провел его не только из Рима к Шпицбергену, но и через Атлантический бассейн. До Амундсена доходили слухи, что Умберто Нобиле в Италии встречают как покорителя Северного полюса, что на него сыплются награды, что ему пожалован генеральский чин. Даже некоторые норвежские газеты вслед за итальянскими стали славословить Нобиле, умаляя заслуги Амундсена.

Амундсен был человеком замкнутым и самолюбивым. Клевета, намеки и прямые нападки в прессе сделали его излишне подозрительным и раздражительным. Трудное финансовое положение заставляло его следить за тем, чтобы описания экспедиции не уплывали из его рук. А потом, он уже был избалован славой и ему было обидно, что его ставят

позади неопытного в полярных делах человека. Амундсен начал вспоминать отдельные штрихи поведения Нобиле во время перелета, которым тогда он не придал значения и которые теперь казались ему весьма характерными для Нобиле.

Эволюция отношения Амундсена к Нобиле хорошо прослеживается при сравнении книг, написанных им с интервалом в год. В своей книге-отчете он щедро расточает Нобиле похвалы. Так, например, характеризуя участников полета, он пишет:

«В капитаны корабля нам удалось заполучить самого подходящего для этой цели человека — полковника Умберто Нобиле, конструктора и строителя «Норге». Кроме того, он за время существования воздушного корабля совершил на нем целый ряд удачных полетов. Мы поздравили друг друга с удачей, когда Нобиле дал нам согласие, и единодушно признали, что более подходящего человека нельзя было найти. С первой же минуты своего назначения Нобиле с головой ушел в дело. Если упоминать о тех или иных его изумительных достоинствах, то, как нам кажется, добросовестность в подготовке к нашему полету должна стоять в списке номером первым» (Там же, стр. 262).

Или вот еще восторженные слова в адрес Нобиле, по поводу приземления дирижабля на Аляске:

«Он был проведен блестяще, и мы в знак уважения обнажаем головы перед капитаном корабля за то спокойствие и красоту, с которыми все было выполнено».

И лишь в одном месте, в конце отчета, где Амундсен описывает прибытие состава экспедиции в Сиэтл, пробегает тень раздражения. Сходя с парохода, Амундсен увидел Нобиле и двух его спутников в блестящей военной форме, тогда как все остальные были в костюмах золотоискателей, которые удалось раздобыть на Аляске. А между тем перед отправлением на Шпицберген они договорились не брать в полет ничего лишнего. *«Гнев охватил меня, когда я это увидел, но что пользы от того, что я рассердился! Полет был совершен, так что теперь к нему ничего нельзя было ни прибавить, ни убавить»* (Там же, стр. 282).

И вот за короткое время Амундсен стал врагом Нобиле. Виной тому были газетные сплетни, нескончаемые денежные затруднения, расшатанная постоянным напряжением нервная система. Всего лишь через год, в книге «Моя жизнь», в главе VIII под названием «Трансполярный перелет на «Норге», он рисует поведение Нобиле в экспедиции только черными красками.

Чешский физик профессор Франтишек Бегоунк, хорошо

знавший и Амундсена, и Нобиле, считает выпады Амундсена против Нобиле несправедливыми. Во время подготовки полета Бегоунк находился в Кингсбее, где занимался исследованиями атмосферного электричества. Кстати, он отдал на «Норге» свой единственный прибор для научных наблюдений — фотоскоп. Амундсен пригласил его участвовать в полете, но в последний момент выяснилось, что для него не осталось места в гондole дирижабля.

Через два года он принял участие в экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия», закончившейся катастрофой. Об этой экспедиции он написал книгу «Трагедия в Ледовитом океане» (изданную на русском языке в 1962 году издательством «Иностранная литература»). В своей книге он говорит, что, отзываясь о Нобиле самым резким образом, Амундсен был неправ. «Это оттолкнуло от Амундсена многих почитателей, в том числе и на его родине, в Норвегии».

Да, вероятно, Амундсен не был объективен в оценке Нобиле. Но понять его можно. Всю свою жизнь он посвятил одному стремлению — быть первым в неизведанных и самых трудных местах. Когда стало известно, что Нобиле готовит собственную экспедицию в Арктику на новом дирижабле, это вызвало новый прилив популярности молодого воздухоплователя. Заслуги его в предшествующем полете преувеличивались, а заслуги Амундсена и его соотечественников сводились на нет. В вакханалии клеветы и измышлений буржуазной прессы трудно было отделить, что говорил сам Нобиле, а что было гипертрофировано или просто выдуманно досужими репортерами.

Амундсен замкнулся и упорно обходил молчанием планы итальянской экспедиции в Центральную Арктику. Лишь косвенно в своей книге «Моя жизнь» он давал понять, что у Нобиле нет полярного опыта, чтобы найти выход в случае, если дирижабль потерпит аварию и участники экспедиции окажутся на дрейфующих льдах.

ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ

25 мая 1928 года от командования вспомогательного итальянского судна «Читта ди Милано», находившегося у Шпицбергена, было получено сообщение о том, что связь с дирижаблем «Италия» внезапно прервалась. Девять дней ничего не было известно о судьбе дирижабля.

Сообщение о внезапном прекращении связи с итальянским дирижаблем было опубликовано в советских газетах. 3 июня молодой советский радиолюбитель Шмидт в селе

Вознесенье-Вохма Архангельской области услышал сигналы SOS. Сквозь помехи он с трудом разобрал текст сообщения: «Италия—Нобиле—Франца-Иосифа—SOS—SOS». Утром следующего дня он послал свое сообщение в Москву, в Общество друзей радио.

К этому времени в Москве при центральной организации Осоавиахима был создан Комитет помощи экипажу дирижабля «Италия». Сообщение Шмидта Комитет через Наркоминдел передал в итальянское консульство, оттуда оно было отправлено в Италию, а уже из Италии — на радиостанцию «Читта ди Милано». Только после этого радисты вспомогательного судна установили связь с радистом дирижабля «Италия» Биаджи.

Теперь наконец стало известно, что произошло с «Италией». Возвращаясь с Северного полюса в Кингсбей, к северо-востоку от Шпицбергена дирижабль подвергся обледенению, потерял управление и ударился о лед передней гондолы. Гондола оторвалась от корпуса, и вместе с ней на лед были выброшены десять участников экспедиции. При этом начальник экспедиции Нобиле получил переломы руки и ноги, у геофизика Мальмгрена была сломана рука, у Чичеони нога, а моторист Помелла разбился насмерть. Остальные — Бегоунек, Цаппи, Мариано, Вильери, Трояни, Биаджи — отделались ушибами.

Потеряв гондолу и резко убавив в весе, дирижабль взмыл в воздух и улетел на восток с остальными шестью людьми. Это была так называемая группа Алессандрини. Что стало с этими людьми — неизвестно и по сию пору.

При катастрофе на лед вместе с людьми по счастливой случайности выпали палатка, несколько ящиков с продовольствием и небольшая рация.

Как только разнеслась весть о постигшей экспедицию Нобиле катастрофе, были снаряжены десятки спасательных экспедиций. Норвежцы, шведы, финны, французы на самолетах и судах ринулись на Шпицберген. Всего в спасательных операциях участвовало 22 самолета и 18 кораблей.

Советский Союз послал на север ледоколы «Красин», «Малыгин», ледокольный пароход «Георгий Седов». Экспедиция на «Красине» спасла всех оставшихся в живых людей с «Италии», за исключением самого Нобиле, которого до этого вывез из ледового лагеря шведский летчик Лундборг. Об экспедиции Нобиле и спасательных операциях написаны книги и даже поставлен художественный фильм совместного советско-итальянского производства под названием «Красная палатка». Здесь нет необходимости подробно описывать эту

полную драматизма эпопею. Но, пожалуй, самым печальным актом этой драмы была гибель Амундсена.

26 мая, на следующий же день после того, как «Италия» замолчала, норвежское министерство обороны созвало совещание специалистов для обсуждения вопроса о помощи «Италии». Был приглашен и Руал Амундсен. Руководить спасательными операциями было поручено военному летчику Рисер-Ларсену. Вскоре Рисер-Ларсен улетел на небольшом самолете-разведчике на Шпицберген. Амундсену участвовать в операциях не предложили. Это не могло не обидеть его. Ведь не было человека опытнее его в полярных делах. Однако то, что прямого предложения ему не сделали, скорее всего произошло по той причине, что всем было хорошо известно его отрицательное отношение к Нобиле. Кроме того, он высказал мнение, что следует послать большой гидросамолет, а такового у норвежцев не было.

Но, что бы там ни было, Амундсен был не из тех, кто может оставаться в стороне, когда люди попали в беду. Он забыл о своих антипатиях. К тому же среди экипажа «Италия» были люди, вместе с которыми он летал на «Норге». Это были веселые итальянские парни, к которым Амундсен сохранил самые теплые чувства. Это был швед Мальмгрен, который еще до полета на «Норге» участвовал в дрейфе «Мод» в Восточно-Сибирском море. Это был чешский ученый Бегоунек, который с таким энтузиазмом изучал процессы, происходящие в атмосфере Арктики. И Амундсен решил готовить свою экспедицию, поручив своему другу летчику Дитрихсону подыскать подходящий гидросамолет. Дитрихсон такой самолет нашел. Это была летающая лодка «Дорнье-Валь» последней модели. Но тут встал постоянный, проклятый вопрос: где достать деньги на покупку самолета и экспедиционного снаряжения? Он обратился к своему американскому другу — миллионеру Линкольну Элсуорту. Тот согласился дать деньги, но предложенная им сумма составляла лишь четвертую часть того, что требовалось.

От покупки самолета пришлось отказаться. Амундсен обратился к своим соотечественникам через печать с призывом вносить пожертвования на спасательную экспедицию. Но времени было мало, а добровольные взносы поступали туго. Предложение неожиданно пришло из Франции. Знаменитый летчик Рене Гильбо в это время готовил самолет для полета через Атлантический океан. Услышав о катастрофе «Италии» и призыве Амундсена, Гильбо предложил ему двухмоторный гидроплан «Латам-47» и свой экипаж для спасения терпящих бедствие.

Амундсен телеграфировал согласие, и французы тотчас вылетели. Уже сам по себе перелет из Франции в Норвегию через Северное море был по тому времени выдающимся событием. Вскоре пилоты Гильбо, Де-Кювервиль, радист Валлет и механик Брази предстали перед Амундсеном в Бергене, где была назначена встреча, и доложили о готовности лететь дальше. Амундсен решил стартовать из Тромсё.

18 июня самолет был готов лететь на север. В бензобаки было залито 3400 литров бензина — этого должно было хватить на 4000 километров. Здесь к экипажу присоединился летчик Дитрихсон. В 16 часов самолет поднялся со спокойной водной глади бухты, сделал круг над Тромсё и полетел на север. В 17 часов 40 минут от радиста «Латама» поступил запрос на радиостанцию Ингей, вблизи Тромсё, о состоянии льдов в районе острова Медвежьего. Это была последняя радиосвязь с «Латамом». Запрашиваемые сведения были переданы, но радист не сказал, зачем они нужны. Связь с самолетом прервалась навсегда.

Прошли дни, недели. Никто не хотел верить, что Амундсен погиб. Ведь он находил выход из самых трудных положений. Все надеялись, все ждали, что несокрушимая воля и энергия помогут Амундсену выйти победителем и на сей раз.

Шесть недель норвежский военный корабль «Норденшельд», исследовательское судно «Микаэль Сарс», французский крейсер «Страсбург», советское экспедиционное судно «Персей» и множество самолетов вели поиски «Латама». Вылетая из Тромсё, Амундсен никому не сказал о маршруте полета. Но тогда многие были уверены, что «Латам» взял курс на восток, куда были унесены остатки дирижабля с группой Алессандрини. Когда ледокол «Красин», загрузившись углем в Бергене, уходил на спасательные работы, со шлюпок и моторных лодок норвежцы кричали советским морякам:

— Спасите Амундсена! Верните нам нашего Амундсена!

Вспоминая эту трогательную сцену, начальник экспедиции на «Красине» профессор Самойлович записал в дневнике: «С волнением и грустью смотрел я на них и прислушивался к этим печальным призывам. О, если б это только от нас зависело!»*

По пути к Шпицбергену Самойлович приказал капитану ледокола отвернуть поближе к острову Медвежьему. «Мы

* Р. Самойлович. На спасение экспедиции Нобиле. Гидрометеопиздат, Л., 1967, стр. 62.

шли по спокойному морю, делая по 11 с лишним узлов, и с каждым часом все ближе подходили к тому району, где могла случиться катастрофа с Амундсеном, — читаем мы в книге Самойловича. — Я дал распоряжение зорко следить за поверхностью моря; это было все, что мы в то время могли сделать. Ведь уже прошло свыше десяти дней после того, как была получена последняя радиограмма с «Латама» (Там же, стр. 70).

28 июня «Красин» прошел в виду острова Медвежьего. Свинцовые волны и упрямые темные скалы ничего не поведали советским морякам. 31 августа вечером рыбаки норвежского судна «Бродд» недалеко от маяка Торсвог выловили поплавок с надписью «Латам-47». Значит, Руал Амундсен и его спутники погибли в волнах Баренцева моря.

Как это произошло? — Никто не знает.

14 декабря 1928 года, когда была потеряна последняя надежда на его возвращение, вся Норвегия почтила память Амундсена двухминутным молчанием. На траурном собрании, посвященном памяти Амундсена, Фритъоф Хансен произнес трогательную речь. В речи этой были такие слова: «Он навеки займет особое место в истории географических исследований, как человек, выросший из сокровенных глубин своего народа...»

Как недавно начался его путь, и вот он завершен. А сколько великих деяний он вместил!

В нем жила какая-то взрывчатая сила. На туманном небосклоне норвежского народа он взшел сияющей звездой. Сколько раз она загоралась яркими вспышками! И вдруг сразу погасла, а мы все не можем отвести глаз от опустевшего места на небосводе. Амундсен не был ученым, да и не хотел им быть. Его влекли подвиги и действие. Потому и стал он немеркнущим образцом для молодежи нашего времени...

Все свои зрелые годы, все, что имел, он пожертвовал для осуществления идеалов своей юности... Люди, равные ему мужеством, волей, заставляют верить в народ и в его будущее. Еще молод мир, если он порождает таких сынов»*.

В июне 1969 года я был приглашен в Норвегию для ознакомления с работами, проводимыми норвежскими учеными в области полярных исследований. Естественно, меня также интересовали места, связанные с именами Фритъофа Хансена и Руала Амундсена.

* Цитируется по Лив Хансен-Хейер «Книга об отце», стр. 273—274.

Настал день, когда меня повезли к дому Амундсена. Мы мчались на машине к югу от Осло вдоль берега Буннефьорда. Потом свернули вправо, асфальт кончился, и по извилистой грунтовой дороге спустились к берегу фьорда. Сияло солнце. Было жарко. Под сенью двух больших берез с одной стороны и сосны — с другой на берегу фьорда стоит деревянный старый дом. Вокруг пустынно. Мне сказали, что вода во фьорде в этом месте сильно загрязнена и теперь здесь не купаются. На двери написано, что дом Амундсена открыт для осмотра до пяти часов вечера. Но дверь заперта. Сопровождающий меня норвежец направился к небольшому жилому домику, стоящему на этом же участке. Навстречу вышел высокий симпатичный юноша — смотритель дома Амундсена. Он предоставил нам возможность осмотреть давно осиротевшую обитель.

На первом этаже три комнаты. Первая комната — официальный кабинет Амундсена. Большой письменный стол, два кресла, на стене портреты норвежского короля и королевы Мод, часы, сделанные из моржовой кости и клыка мамонта механиком судна «Мод».

Вторая комната — гостиная. Против входа на стене большая картина: самолет на взлете с торосистой льдины. На круглом столе стоит фарфоровая ваза с лесными цветами, вокруг стола пять старинных кресел, покрытых плюшем. Широкий просторный диван. К потолку подвешена модель самолета типа «Дорнье-Валь» конструкции двадцатых годов. Чугунная керосиновая печка и модель маяка, вырезанная из кости. Из окон гостиной сквозь зелень деревьев видна голубая вода фьорда. Когда-то здесь, на рейде, стояли на якоре знаменитые экспедиционные суда — «Фрам» и «Мод», снаряжавшиеся в далекое плавание. Из небольшой комнаты, расположенной рядом с гостиной, — выход на простую веранду.

В прихожей под деревянной лестницей — нарты, на которых Амундсен ходил к Южному полюсу. Поднявшись по лестнице на второй этаж, мы попали в рабочий кабинет Амундсена. На письменном столе старинный телефон, часы, у стола плетеное кресло, на стене портреты отца и матери Амундсена. Возле стола на полу стоит чучело аделийского пингвина. У двери, ведущей на веранду, — чучело белого медвежонка. Рядом с кабинетом — спальня со скошенным потолком. Просторная кровать, а у изголовья в стену вделаны два иллюминатора, выходящие на море. Полная иллюзия корабельной каюты. Здесь жил человек, любивший море...

Слева от входа на второй этаж расположена небольшая пустая комната. Тут жили две девочки, вывезенные Амундсеном с далекой Чукотки, — Каконита и Камилла.

Я с благоговением ходил по дому, и все мне говорило о том, что жил здесь одинокий, замкнутый человек, отказавшийся от семейной жизни, чтобы всегда быть готовым отправиться в путь.

На другой день произошло еще одно событие, напомнившее мне об Амундсене.

Был воскресный солнечный день. С утра я поехал на остров Бюгдой, осматривал там замечательный народный музей, где экспонируются старинные дома XI—XVII веков, свезенные из разных мест Норвегии. Когда я вернулся в гостиницу после обеда, портье вместе с ключом вручил мне записку, чтобы я позвонил по указанному телефону в город Тромсё генералу Нобиле.

Я знал, что Умберто Нобиле сооружает в этом северном норвежском городе памятник и сегодня там открытие этого памятника.

Когда меня соединили с Тромсё, приятный женский голос на русском языке сказал примерно следующее:

— Профессор Нобиле приветствует вас в Норвегии и просит вашего согласия включить вас в список членов комитета по открытию монумента в Тромсё в память погибших членов экспедиции на дирижабле «Италия» в 1928 году и в память тех, кто отдал свои жизни при спасении членов экспедиции. Советский Союз внес самый весомый вклад в дело спасения потерпевших крушение членов экспедиции, и профессор хотел бы видеть в числе основателей монумента вас как представителя Советского Союза.

Я ответил, что сочту за большую честь включение моей персоны в список членов комитета как представителя советских полярных исследователей. А вечером я смотрел церемонию открытия монумента, передававшуюся по телевидению из Тромсё. На гранитном постаменте вознеслась ввысь стела, на одной стороне которой золотыми буквами написано: «Воздвигнута Умберто Нобиле, начальником экспедиции, по случаю 40-летней годовщины, при покровительстве Итальянского Географического общества», а на другой стороне — имена погибших 25 мая 1928 года членов экспедиции на дирижабле «Италия» и ниже: «18 июня 1928 года — Руал Амундсен — Рене Гильбо — Гильберт Брази — Альбер Де-Кювервилль — Лейв Дитрихсон — Эмиль Валетт, погибшие в Баренцевом море во время самоотверженного полета для спасения уцелевших членов экспедиции «Италия».

В одном из кинотеатров Осло я демонстрировал норвежским полярникам документальный советский фильм о дрейфующей станции «Северный полюс-16». Во вступительном слове я сказал норвежским коллегам, что сейчас Арктический бассейн, над которым летал Руал Амундсен, исследован не хуже, чем другие области Мирового океана. Десятки высокоширотных советских экспедиций садились на самолетах в разных частях Центральной Арктики, ежегодно на льдах работают две, а иногда три дрейфующие станции. Линии дрейфов этих станций протянулись на карте от Чукотского и Восточно-Сибирского морей до Гренландского моря, Гренландии и островов Канадского арктического архипелага. Изучены водные массы, морские льды, атмосферные процессы, геомагнитное поле, ионосфера.

В Арктическом бассейне за последние двадцать лет открыта огромная подводная горная страна. Хребты и впадины названы именами русских ученых: хребет Ломоносова, хребт Менделеева, хребт Гаккеля. Впадины между этими хребтами названы именами великих норвежцев — Нансена и Амундсена. Я считаю символичным, что имена русских и норвежских исследователей на географических картах стоят рядом.

Наши две страны внесли — и продолжают вносить, — пожалуй, самый существенный вклад в исследование полярных стран.

Содержание

Почему мы его чтим	3
Северо-Западный проход	5
Южный полюс	17
Во льдах Арктики	31
Трансарктический перелет на дирижабле	41
Последний полет	47