

Заказ № Пор. №

Книга имеет: 160 стр. илюстр.

. табл. карт.

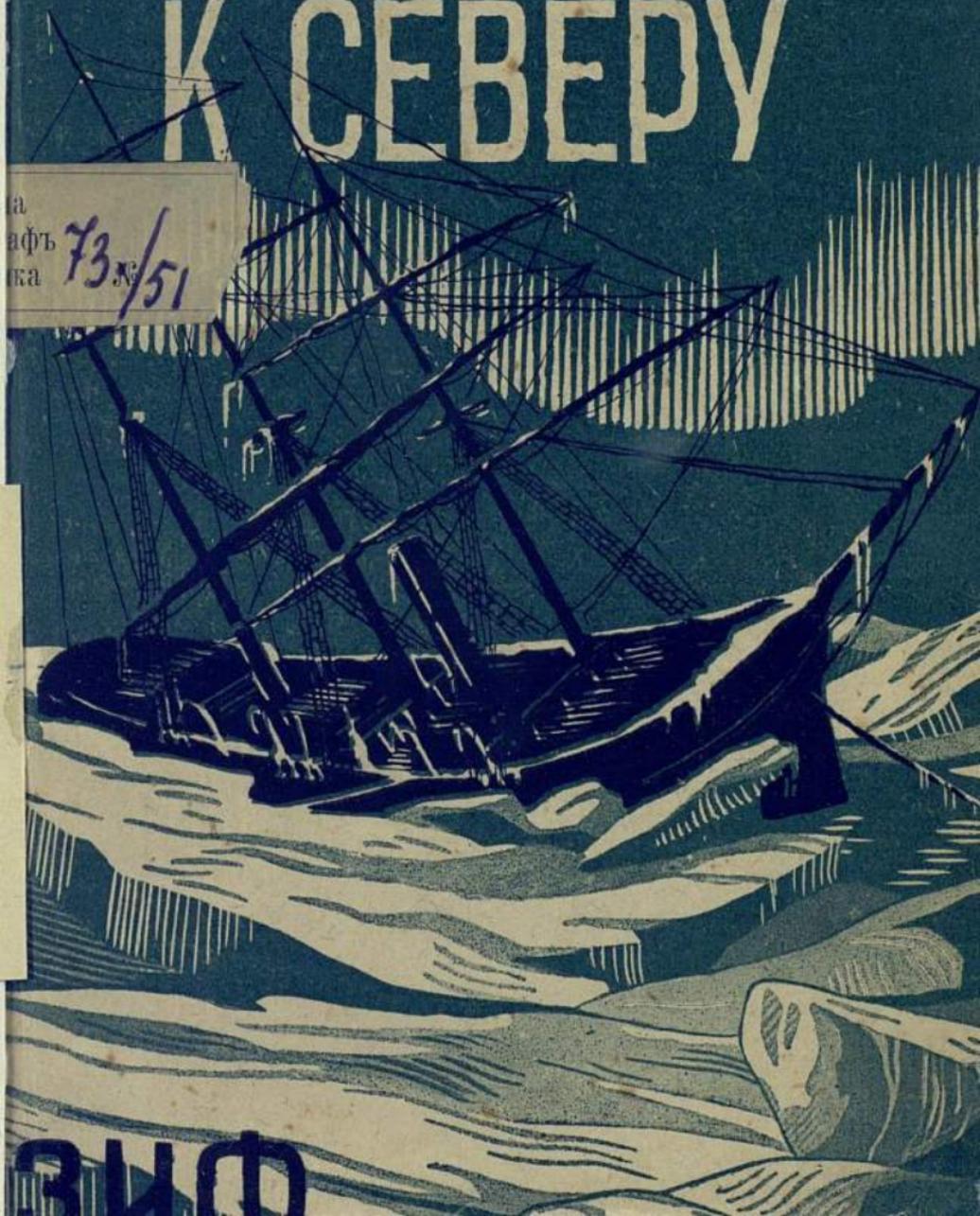
Примечания:

Расписка отв. за подгот. в перепл.

Н.К.ЛЕБЕДЕВ.

ДЕНОЮ ЖИЗНИ К СЕВЕРУ

на
афъ
ка 73/51



ВЦФ

73/51

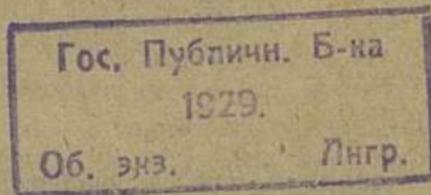
Н. К. ЛЕБЕДЕВ

ЦЕНОЮ ЖИЗНИ К СЕВЕРУ

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ ЗАВОЕВАНИЯ СЕВЕРА ЗА ПОСЛЕДНИЕ
ЧЕТЫРЕ ВЕКА

ПРЕМИЯ ГОДОВЫМ
ПОДПИСЧИКАМ «СЛЕДОПЫТА»
ЗА 1929 ГОД

3331



ГОС. АКЦ. ИЗД. О-ВО
«ЗЕМЛЯ и ФАБРИКА»



ОБЛОЖКА ХУД. Б. ШВАРЦА
ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ
„КРАСНЫЙ ПРОЛЕТАРИЙ“
ПИМЕНОВСКАЯ, 16, В КОЛИЧ.
25.000 экз. ГЛАВЛИТ № А — 30060
МОСКВА — 1929

ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга—книга о человеке-победителе. Ценою жизни! Ценою всего, что имел, жертвуя личным счастьем, не щадя здоровья, надрывая силы, истекая кровью, преодолевая протест измученного лишениями тела—до последней искры сознания человек шел к поставленной цели, боролся, падал и побеждал—и, наконец, победил!

Многие тысячи лет насчитывает человеческая культура: из глубокого мрака тысячелетий—от бесцельно дрожащего дикаря человек пришел к пламени гигантских домн современности и пройдет через пожар нашего века к ярким солнцам будущего. Каждый шаг на этом пути—шаг ценою многих жизней, человек-победитель дорого заплатил за каждое свое достижение и должен быть готов к дальнейшим жертвам, если хочет идти дальше и всюду побеждать.

Человек-победитель—результат жизней миллионов людей, синтез тысяч поколений. Машина жизни многие века подсчитывала, складывала и умножала усилия этих миллионов. Имена вычеркивались, а дела оставались, шли в общий котел истории,—и из малого вырастало великое. Когда-то получеловек впервые повторил звук, произнесенный накануне другим получеловеком во время еды или охоты, а сейчас—не подсчитать слов, хранящихся в Ленинской библиотеке! Некогда человек сшил сучок с сучком, чтобы удлинить ветвь, а потом сплел две ветви вместе для западни,—он и не думал, что когда-нибудь люди из миллионов петель и узлов создадут тончайшие шелковые ткани. Забытый гений острой раковины пронзил рыбу, а другой, выбрав подходящий обломок камня, вскрыл орех, не расколовшийся при падении; от них ведут начало резальные машины, грызущие бумагу стопами, и огромные пилы заводов.

От молотка до клещей прошли века, а до рубанка—тысячелетия. И чем дальше шел человек-победитель, тем шире разливались ручейки его мысли, тем сложнее становились задачи, вытекающие из пройденного человечеством пути. Борьба с природой и материей шла

непрерывно на ряду с борьбой за лучшего человека, за лучшую организацию человеческого общества, и чем дальше—тем сложнее перешлетались эти арены вековых битв: завоевание Земли тесно связано с завоеванием места на ней, и «эпоха великих открытий и изобретений» была эпохой гибели феодализма и рождения торгового капитала, а наша эпоха—век торжества техники и проникновения человека повсюду—является веком ломки обветшавшего капитализма.

Первый человек, добывший или сберегший найденный им огонь, не мог думать о плавильных тиглях. Однако он знал, что огонь чрезвычайно важен для него. Добыл он огонь не для нас, и не во имя какой-либо высокой отдаленной цели: огонь был ему нужен—это и толкнуло его на изобретательство. Так и Джон Франклин не думал о повышении урожайности, в связи с завоеванием полюса. Но ближайшие к его времени причины все же заставили его пуститься в рискованную экспедицию на открытие Северо-Западного морского пути. Зато мы уже знаем, что завоевание Северного полюса открыло огромные возможности для метеорологии, а метеорология—фактор, который учитывается, когда мы беремся в несколько лет повысить урожайность на 35%...

А знаем ли мы все последствия завоевания Северного полюса? Конечно—нет, как не знали о паровом молоте дикари, колотившие камнем по ореху. Но мы знаем, что значение завоевания полюса будет огромно и не исчерпывается областью метеорологии и возможностями трансполярных воздушных сообщений...

В этой книге—несколько десятков имен, и эти имена в большинстве уже забыты людьми или будут забыты. Франклин, Нансен, Амундсен, Чухновский—не забудутся, и в их именах память людей будет чтить сотни и тысячи безыменных героев.

И человек будущего, построенного на социальной борьбе—столько же, сколько на техническом прогрессе, этот человек внеклассового общества мировой коммуны, с благодарной гордостью вспоминая вождей и мучеников социальной революции,—с той же благодарной гордостью должен будет вспомнить вождей мысли и мучеников науки, ценою жизни завоевавших для человека Землю,—в том числе и завоевателей Северного полюса.

Пусть эта книга будет памятником их коллективной борьбе и победе.

А мы, читающие ее, будем учиться у них новым победам, как сами они, как лучший из них—Роальд Амундсен—всю жизнь учились: борьбе, самопожертвованию, настойчивости, умению найти свое место в жизни и в коллективе и умению находить верную дорогу...

А. С.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

I

Великое открытие

Весною 1493 г. вся Западная Европа была взволнована необычайным известием: генуэзец Христофор Колумб на каравеллах испанского короля открыл на западе Атлантического океана неизвестную новую землю. Земля эта, как говорили, изобиловала золотом и пряными растениями.

Сам Колумб предполагал, что он открыл Индию. Колумб много лет мечтал открыть морской путь в Индию, о которой в Европе в то время ходили самые фантастические слухи.

Индию называли «страною чудес», и оттуда, с далекого востока, арабские и еврейские купцы привозили в Европу дорогие пряности—перец, гвоздику, инбирь, корицу, шафран. Из Индии шли и дорогие ткани, шелк, драгоценные камни и золото.

Когда в половине XV столетия турки-османы завоевали переднюю Азию и укрепились на Балканском полуострове, сухопутная торговля европейцев с Индией почти прекратилась, и европейцы стали искать морской путь из Европы в Индию. Одним из «искателей» этого пути и был Христофор Колумб. Признавая, что наша земля представляет собою большой шар (мысль, бывшая в то время чрезвычайно смелой), он полагал, что берегов Индии можно достигнуть, плывя из Европы не на восток, а на запад.

Колумб был убежден, что Индия и далекие таинственные страны востока—Китай и Сипанго, о которых так много чудесного писал венецианский путешественник Марко Поло,—лежат на западе Атлантического океана. Колумбу не были известны истинные размеры земного шара, и он не предполагал, что с западной стороны между Европой и Азией лежит огромный материк Америки, который смелому мореплавателю и суждено было открыть.

Но, как бы то ни было—Колумб теоретически был прав, говоря, что если хотят достигнуть морем из Европы стран, лежащих к востоку от Европы, то нужно плыть на запад.

Эту мысль Колумб и хотел доказать.

Над ним смеялись, его считали полусумасшедшим, и никто не хотел дать ему средств для осуществления «сумасбродного» проекта. Только после долгих усилий Колумб добился у испанского короля небольшой субсидии, позволившей ему снарядить три маленьких каравеллы. На этих утлых суденышках 3 августа 1492 года Колумб и отправился за океан на запад.

После отплытия Колумба прошло более полугода, но о нем и его спутниках не было никаких вестей. Почти все считали экспедицию погибшей и уже перестали ждать ее возвращения.

Вдруг 15 марта 1493 г. в испанскую гавань Палос вошла одна из каравелл Христофора Колумба. С каравеллы сошел на берег сам Колумб, а за ним вышли шестеро повидавших в Европе полуголых людей с красноватой кожей. То были, как объявил Колумб, индейцы.

Колумб объявил, что он открыл богатую Индию. В доказательство своих слов он и привез шестерых индейцев. С каравеллы на берег стали выгружать различные необычайные растения, а в клетках выносили разноцветных попугаев и других невиданных в Европе птиц. Затем матросы стали выгружать ящики и мешки со слитками золота и различными золотыми украшениями.

Почти весь город собрался смотреть на необычайную картину. Весть о возвращении Колумба из-за океана и о привезенных им сокровищах быстро разнеслась по всей Испании, а затем и по всем городам Западной Европы.

Передаваемая из уст в уста весть об открытии за океаном неведомых земель принимала преувеличенные фантастические размеры. Говорили, что Колумб открыл «страну золота» — мифическое Эльдorado, где золото висит целыми горами.

Так как в то время золота в Европе было мало и оно пользовалось большим спросом, то, само собой разумеется, слухи о заморской золотой стране жадно ловились искателями легкой наживы. После возвращения Колумба в Европу многих охватила «золотая лихорадка». В Испании, Португалии, Франции и в Англии появилось множество «искателей» золота, и за океан потянулось большое число купцов, обедневших дворян и искателей приключений.

Компании купцов и мореплавателей часто все свои средства расходовали на покупку каравелл и отправлялись на них на запад, в неведомую даль.

«Золотая лихорадка» еще более усилилась после того, как в 1499 г. в Португалию вернулся после двухлетнего плавания португальский мореплаватель Васко де-Гама. Пока Колумб искал западный путь в Индию, Васко де-Гама поставил своей задачей

открыть восточный путь в Индию. Для этого он отправился на юг, вдоль берегов Африки, обогнул африканский материк и направился на восток.

Васко де-Гама удалось достигнуть берегов настоящей Индии и только после его возвращения выяснилось, что открытая Колумбом земля вовсе не Индия, а какая-то другая страна. Многие думали, что это восточный берег Азии, хотя сам Колумб и после экспедиции Васко де-Гама был попрежнему убежден, что он открыл Индию, и в отличие от «Восточной Индии» (Ост-Индии), открытой Васко-де-Гама, назвал открытые им земли «Западной Индией» (Вест-Индией).

После открытий Колумба и Васко де-Гама между Испанией и Португалией возникли споры за обладание заморскими землями. Римский папа, стремясь положить конец этим спорам, постановил, что все заморские острова и земли, лежащие к востоку от Европы, принадлежат португальцам, а острова и земли на западе Атлантического океана составляют владения испанцев.

На основании такого решения испанцы и португальцы препятствовали плаванию в их заморские владения мореплавателям других наций. Вследствие этого, французы и англичане, стремившиеся также проникнуть в «страну золота, пряностей и слоновой кости», вынуждены были искать других морских путей в далекую Индию.

В это время для многих стало уже очевидным фактом, что наша земля имеет шарообразную форму. А раз это так, то было ясно, что берегов Индии и далекого Китая можно достигнуть и западным и восточным путями. Но так как и западный и восточный пути, идущие от Испании и Португалии, были в руках этих государств, то в уме французских и английских мореплавателей родилась смелая мысль—проникнуть в Индию и Китай северным путем, плывя на северо-запад. Так мореплаватели впервые обратили свои взоры на далекий север.

II

Через холодный север в богатые страны жаркого юга

Пионером северного пути в Индию бесспорно следует считать итальянца Джiovани Кабота, жившего во времена Колумба в Англии. Как только Кабот услышал, что Колумб достиг западным путем берегов неизвестной, принятой им за Индию, земли, он немедленно составил план экспедиции на запад и отправился к английскому королю. Англия была в то время второстепенной державой и только еще мечтала о расширении своего владычества. Король, выслушав Кабота, одобрил его план и дал ему возможность снарядить пять каравелл для плавания на северо-запад.

В начале мая 1497 г. из Бристоля под начальством Кабота вышла флотилия из пяти судов. Через полтора месяца плавания по океану Кабот и его спутники увидели берега неведомой земли. Это была Северная Америка, вероятно, берега Лабрадора. Высадившись на пустынный берег, Кабот скоро понял, что эта страна не в коем случае не могла быть той «богатой золотом и пряностями» Индией, о которой он мечтал.

Каравеллы повернули обратно.

Вернувшись через три месяца в Англию, Джiovани Кабот был принят королем, который, как повествует историк, «наградил его шелковой одеждой и выдал ему десять фунтов стерлингов». Кабот признал, что открытая им земля не есть восточный берег Азии, а какая-то неизвестная земля, которая может считаться лишь станцией на пути в Китай и Индию. И в голове мореплавателя родился другой план—обогнуть открытую им землю с севера, объехать ее и, таким образом, попасть в Индию. Так родилась великая географическая задача о северо-западном проходе, над разрешением которой трудилось, как увидим дальше, много выдающихся мореплавателей.

Выполнить свой план Джiovани Кабот решил в следующем же 1498 г., но уже в феврале неожиданно умер, завещав выполнение плана сыну Себастьяну.

III

В первый раз в страну плавающих льдов

Весною 1498 г. молодой Себастьян Кабот (ему в это время было двадцать пять лет) отправился на четырех судах в сопровождении трехсот человек на северо-запад.

Достигнув берегов Америки, Кабот направился на север вдоль берегов Лабрадора. Вскоре на море начали попадаться плавающие ледяные горы. Эти горы грозили раздавить углубленные корабли, но молодой капитан неустрасливо плыл дальше, надеясь найти проход на запад. Он упорно уводил флотилию все дальше и дальше, шел в необычайную страну белого безмолвия, и матросы с удивлением отмечали, что дни становятся длиннее и солнце почти круглые сутки не сходит с небосвода. Ледяные горы на море попадались все чаще и чаще.

Суеверные матросы стали роптать. Северное море их пугало. Белые ночи расстраивали нервы. Люди теряли обычное равновесие, и большинство спутников Кабота стали настаивать на возвращении обратно в Англию.

Кабот вынужден был уступить.

Однако он не оставил своей мечты найти северный путь в богатую Индию. Он всюду пропагандировал эту идею, и в 1517 г. лондонские купцы дали ему денег на снаряжение экспедиции. Кабот еще раз отправился на северо-запад. На этот раз он немного не достиг полярного круга и намеревался плыть дальше на север, но экипаж снова отказался плыть в таинственную страну белых почей, откуда плыли чудовищные ледяные горы и дули холодные ветры.

Кабот и на этот раз вынужден был вернуться назад.

Английский король и лондонские купцы, давшие средства для снаряжения экспедиции, остались недовольны Каботом. Он вернулся с пустыми руками, не найдя северного пути в Индию. Вместо огромных барышей экспедиция принесла значительный убыток.

Точно такой же неудачей окончились и экспедиции французских мореходов. Правда, Жан Веррацано и Жак Картье в поисках северо-западного прохода открыли Канаду, но страна эта не была так богата, как Индия, и представляла мало интереса для искателей наживы.

Однако неудачи не заставили Кабота сложить руки. Не найдя более поддержки в Англии, он уехал в Испанию, провел там долгие годы, изучая карты и глобусы, и уже глубоким стариком вновь вернулся в Англию с новым планом. В это время шарообразность земли была блестящим образом доказана первым кругосветным плаванием Магеллана и Эль-Кано.

Экспедиция Магеллана и Эль-Кано установила также, что открытая Колумбом земля представляет собою отдельный самостоятельный материк. Этому матерiku было дано наименование Америки, по имени флорентийского купца-мореплавателя Америго Веспуччи. Магеллан установил, что между Америкой и Азией лежит огромный океан, который он назвал «Тихим»; впоследствии другие мореплаватели дали этому океану название «Великий».

Плавание Магеллана, который обогнул в 1519 г. материк Америки с южной стороны, косвенно подтверждало идею Кабота о существовании северо-западного прохода из Атлантического океана в Великий. Но на этом пути Кабот встретил ледяные горы и непроходимые ледяные поля. Тогда в его голове возникла другая мысль: отыскать морской путь не в северо-западном направлении, а в северо-восточном.

«Раз существует южный путь вокруг Африки и Америки, должен существовать и северный путь из Атлантического океана в Тихий,—думал Кабот.—И если Китай и Индия не могли быть достигнуты северо-западным путем, то надо попытаться достигнуть этих стран путем северо-восточным, обогнув с севера не Америку, а Азию».

С этой идеей Себастьян Кабот вернулся в 1548 г. из Испании в Англию и здесь изложил свой проект лондонским купцам. Вскоре в Лондоне образовалось товарищество так называемых «коммерсантов-искателей» — «Мистерия».

Это товарищество снарядило под руководством Кабота в 1553 г. три корабля для отыскания северо-восточного пути из Европы в Китай и Индию. Преклонный возраст самого Кабота (ему было в это время 80 лет) не позволил ему принять участие в экспедиции, но он составил точные инструкции для начальника экспедиции, лично заботился об обеспечении экспедиции припасами и сам следил за снаряжением кораблей.

IV

Вместо Индии Московия

10 мая 1553 г. из Лондона вниз по Темзе отплыли три корабля для изыскания северо-восточного пути в Индию и Китай. Корабли были нагружены разными товарами, которые предполагалось продать и выменять в Китае на чай и шелковые материи. Капитанами этих трех кораблей были — Гуго Виллогби, Корнилий Джерфорт и Ричард Ченслер, искусный моряк и близкий друг Себастьяна Кабота. Тысячные толпы народа провожали корабли громкими криками «ура»! Все надеялись, что на этот раз будет найден наиболее короткий путь из Англии в Китай и в Индию и англичане смогут вести непосредственную торговлю с этими странами.

Однако этим надеждам не суждено было оправдаться. Северо-восточный путь оказался не менее трудным, чем северо-западный. Около мыса Норд-Кап буря разъединила корабли. Виллогби на самом маленьком судне, водоизмещением всего в девяносто тонн, был отброшен далеко на северо-восток, к Новой Земле. Отсюда он повернул на юг, достиг 18 сентября северного берега Кольского полуострова и устроился на зимовку на небольшом острове Нокуеве.

Англичане еще не знали в то время полярной природы. В XVI веке все ученые думали, что на севере существует свободное море и что в полярных странах лишь немногим холоднее, чем, например, в Норвегии или в Швеции. Англичане не имели также никакого понятия и о длинной полярной ночи, и поэтому Виллогби рассчитывал благополучно перезимовать на острове и затем плыть дальше на восток.

Но вот наступила зимняя тьма. Завыла пурга. Начались морозы. Море покрылось льдом. Ужасный холод леденил в жилах кровь. Каждый новый день приносил англичанам новые неприятные сюрпризы. Берега были пустынные, и тщетно Виллогби и его спутники

искали следов человека. Но в ледяной пустыне горсточка англичан была одинока. Эта горсточка была предоставлена всецело самой себе.

Между тем время шло. Холода усиливались. На темном небе вспыхивало и потухало северное сияние, нагонявшее на англичан суеверный страх.

Среди экипажа появилась цыгга, и смерть начала косить одного моряка за другим.

Когда наступила весна и на побережье Ледовитого моря явились русские промышленники, они нашли во льдах разбитый корабль, но на нем не было уже ни одного живого человека. Виллогби и все его спутники погибли от холода, голода и цыгги. Они были первыми жертвами холодного севера. Но они не рассказали миру о своих страданиях.

Судьба других двух кораблей флотилии Виллогби была такова: корабль Джерфорта, сильно поврежденный бурей, вернулся в Англию, а корабль Ричарда Ченслера был отнесен бурей в Белое море и прибыл к берегу недалеко от устья Северной Двины.

Высадившись на берег, Ченслер отыскал здесь жителей и узнал от них, что они признают власть московского царя, который живет далеко от берега моря, в Москве. Так Ченслер вместо Индии попал в Московию. Несмотря на громадное расстояние, отделявшее Ченслера от Москвы, он решил тотчас же ехать в столицу московского царя. В то время в Москве царствовал Иван IV, прозванный народом за его зверства «Грозным». Русские только что освободились от татарского ига, и московские цари объединяли под своей властью бывшие разрозненными до того времени отдельные удельные княжества. Европейские народы имели о русских в то время самые смутные понятия.

Но неизвестность не остановила Ченслера, и он отправился зимою 1553 г. в Москву.

После долгого и трудного пути, проделав 1200 километров, Ченслер прибыл в Москву и был принят царем. Моряк понравился Грозному—царь полюбил его «за ум и длинную бороду».

Ченслер с большой выгодой продал все свои товары и получил от Грозного большие льготы для англичан на будущее время. Весною 1554 г., нагрузив свой корабль мехами, китовым жиром, медью и другими товарами, он благополучно вернулся в Англию, оставив мысль о дальнейшем пути в Китай и Индию.

Выгоды, которые получило товарищество «Мистерия» от открытия Московии, побудили его снарядить новую экспедицию (1555)—и с тех пор начались регулярные торговые сношения англичан с русскими. Вскоре англичане построили в Холмогорах первую фабрику в России—канатный завод. В Москве появились лавки с «аглицкими»

товарами, а на севере России, на берегу Белого моря, в устье Двины, был основан город Архангельск—первый морской русский порт.

Однако открытие сравнительно бедной Московии не могло удовлетворить англичан. Далекий таинственный Китай и сказочная Индия попрежнему манили английских мореплавателей, и англичане снарядили в 1556 г. новую экспедицию, начальство над которой было поручено другу Ченслера—Стефану Барроу.

Организатором этой экспедиции снова был неутомимый Себастьян Кабот, который, несмотря на свой 84-летний возраст, принимал самое деятельное участие в ее снаряжении.

Барроу, миновав горло Белого моря, открыл остров Вайгач, достиг южной оконечности Новой Земли и первый из европейцев проник в Карское море. Однако обилие плавающих льдов в этом море, заставило его вернуться обратно. Северо-восточный путь в Китай и Индию не был найден и на этот раз.

Барроу признал, что этот путь невозможен. Льды заставили его отступить.

Экспедиция Барроу была последней попыткой англичан отыскать северо-восточный проход, и, примирившись с неудачей, они снова устремились на северо-запад.

У

Северо-западный проход и „золото“ Мартина Фробишера

Пока англичане тщетно искали северного прохода в Китай и Индию, испанцы и португальцы продолжали извлекать огромные барыши от торговли заморскими товарами, а еще больше, просто от грабежа вновь открытых стран. В половине XVI столетия португальцы покорили часть Индии и острова Малайского архипелага, а испанцы завоевали Мексику и Перу, где они нашли огромное количество золота. «Золотой» мираж снова возник перед глазами искателей наживы, и «золотая лихорадка» охватила, опять многих мореплавателей. Одним из таких и был английский моряк—Мартин Фробишер.

Фробишер решил повторить попытку Себастьяна Кабота и проникнуть северо-западным путем в Великий океан, чтобы затем попасть в Китай или же попытаться открыть какую-нибудь новую землю, изобилующую золотом.

Английское правительство долго не давало своего согласия, и лишь после пятнадцати лет неустанных хлопот и просьб в распоряжение Фробишера было предоставлено три маленьких судна, на которых он в июне 1576 года и отправился на запад.

Как раз года три перед этим в Англию вернулся Фрэнсис Дрэк, который за свой страх и риск обследовал берега Мексики, нападая на испанские корабли и прибрежные испанские города. Дрэк был представлен королеве Елизавете и изложил ей свой план завоевания западных берегов Америки и отнятия у Испании Мексики и Перу. Дрэк был назначен адмиралом и получил в свое распоряжение пять кораблей, на которых и отправился в южные моря.

Но южный путь в Америку из Англии был очень далек и опасен. Испанские военные корабли зорко стерегли суда других наций и уничтожали их. Вопрос о северо-западном проходе приобретал снова свою злободневность.

Фробишер, обогнув южную конечность Гренландии, достиг Лабрадора и отсюда проник в обширный залив, получивший впоследствии название Гудзонова. Обогнув острова Саваж и Резолюшен, Фробишер вошел в залив, названный впоследствии заливом Фробишера, высадился на Кумберландском берегу и здесь нашел куски неизвестного черного камня, в котором местами были вкраплены блестящие желтоватого, похожего на золото, металла.

Приближалась осень, наступали холода. Фробишер решил вернуться в Англию. Он взял несколько камней с золотыми прожилками и, вернувшись в Англию, добился того, что на следующий год в его распоряжение было дано еще три корабля.

— Мартин Фробишер нашел по дороге в Китай золотые горы! — говорили в Англии, с нетерпением ожидая возвращения экспедиции.

Фробишер на этот раз привез с собою двести тонн камней, и из них действительно было добыто небольшое количество золота. В Англии образовалась «Торговая компания для эксплуатации золотых гор Лабрадора». Королева распорядилась послать на Лабрадор новую экспедицию под начальством Фробишера и приказала построить там крепость и небольшую колонию.

Третья экспедиция отправилась 31 мая 1578 г. Она состояла из пятнадцати кораблей. Лондонские купцы были в восторге.

— Привозите нам больше золота! — напутствовали они Фробишера.

На этот раз север встретил Фробишера неприветливо. Корабли были захвачены бурей и вскоре очутились среди моря плавающих льдин. Затем флотилия была разъединена, а часть кораблей раздавили могучие айсберги. Корабль самого Фробишера получил несколько пробоин и едва не затонул. Достигнув бухты Варвик на Баффиновой Земле, Фробишер спешно сделал ремонт корабля и нагрузил его камнями, похожими на те, какие он нашел в Лабрадоре.

Когда из отправившихся пятнадцати кораблей вернулся в Англию только один флагманский корабль, то членов «Компании по эксплоа-

тации золотых гор» охватило разочарование. Тогда Фробишер распорядился выгружать на набережную камни,—разочарование сменилось криками восторга. Однако радость коммерсантов длилась недолго. В привезенных Фробишером из-за океана камнях не нашлось ни грамма золота, а желтые блестки оказались простой серой. Фробишер впал в немилость и был скоро всеми забыт.

Неудача Фробишера заставила отказаться от поисков золота в снегах полярных стран, но мысль отыскать на севере морской проход в Великий океан мореплаватели не оставили. Существование пролива из Атлантического океана в Великий на севере Америки признавалось всеми выдающимися мореплавателями того времени. Именно поэтому, пять лет спустя после неудачного опыта Фробишера, лондонские купцы бросили клич:

— Кто хочет открыть северо-западный проход?

— Я,—ответил молодой моряк Джон Дэвис.

И купцы дали ему два небольших судна и несколько человек команды.

Дэвис отправился в плавание в июне 1583 года. Уже 20 июля он достиг пролива, получившего впоследствии его имя, и открыл остров, названный им «Землей Отчаяния».

Действительно, не только матросы, но и сам Дэвис был охвачен отчаянием—погода была ужасная. Корабли были окружены густым туманом. Свирепствовали бури и снежные метели. Плавающие льды становились все гуще и гуще.

Но Дэвис упорно продвигался на север в поисках заветного прохода. На берегу Гренландии он встретил людей в звериных шкурах. То были эскимосы.

Эскимосы были удивлены не менее англичан встречей с людьми, схавшими по морю на чудовищно громадной лодке.

Обогнув Гренландию, Дэвис вошел в широкий пролив, отделяющий Гренландию от материка Америки и получивший позднее наименование Дэвисова пролива. Дэвис думал, что этот пролив выведет его в открытое северное море, которое соединяется с Великим океаном. Он воспрянул духом и двинулся на север, но вскоре плавающие льды встали перед Дэвисом сплошной стеною, вынудив его повернуть назад.

В Англии рассказ Дэвиса о проливе был встречен с восторгом.

— Наконец-то! Молодчина Дэвис, нашел проход!—говорили все уверенно.

Следующей весной 1584 года Дэвис отправился снова в полярные моря, чтобы проникнуть в Великий океан. Но и на этот раз он встретил на своем пути плывучие льды. В июле путь был прегражден огромной льдиной. Для того, чтобы обогнуть эту льдину,

понадобилось тридцать дней! Ветер со стороны этого ледяного поля был так резок, что снасти и паруса замерзли, и матросы категорически отказались плыть дальше.

Пришлось опять вернуться в Англию. Но Дэвис не терял надежды найти проход.

— Нужно попытаться еще раз, — говорил он.

Дэвису дали еще два корабля, и на них весной 1587 г. он в третий раз направился на север. Ему удалось достигнуть 72° 12' сев. широты, до которой не удавалось добраться ни одному мореплавателю. Однако льды снова преградили путь, и Дэвис вернулся на родину. Лондонские купцы остались недовольны и отказались впредь давать средства на снаряжение северных экспедиций.

Отыскание северо-западного пути было на время оставлено.

VI

Первая зимовка на Новой Земле

В то время, как Джон Дэвис безуспешно боролся со льдами на северо-западе, два английских морехода — Пет и Джакман — еще раз попытались пройти в Китай и Индию северо-восточным путем. В 1580 году они отправились на двух кораблях на северо-восток. Около Кольского полуострова буря развела мореплавателей, и они продолжали плавание, не зная ничего о судьбе друг друга.

Пет на корабле «Георг» вскоре достиг Гусиного носа на западном берегу Новой Земли; отсюда он проплыл до Югорского Шара вдоль острова Вайгач.

Высадившись на прибрежном небольшом острове, Пет нашел здесь одинокую могилу с крестом. По всей вероятности, это была могила одного из русских промышленников, которые уже в то время «ходили» на своих легких карбасах промыслять морского зверя на острова Ледовитого моря.

Пет написал свое имя на кресте, — «для того, чтобы Джакман мог узнать, что Пет был здесь», — затем обогнул Вайгач и вошел в Карское море. В Карской губе он нашел Джакмана. Оба корабля были сильно повреждены льдами. Море впереди было покрыто сплошным льдом, и поэтому дальнейшее плавание на восток было невозможно. С большим трудом Пет и Джакман вернулись в Англию. Это была последняя попытка англичан отыскать северо-восточный проход.

Тем не менее мысль об открытии этого прохода мореплавателями не была оставлена. За осуществление этого проекта взялись голландцы.

Голландия в XVI веке освободилась от политической власти Испании и стала самостоятельным государством. Однако, освободив-

дившись от Испании политически, голландцы продолжали зависеть от нее экономически. Голландские купцы вынуждены были покупать заморские пряности, сахар и шелковые материи у испанских купцов и переплачивать им большие деньги.

Вследствие этого для голландцев было крайне важно отыскать новый морской путь в Китай и Индию с севера, вдоль северных берегов Азии. Если бы такой путь удалось открыть, то торговое и экономическое положение Голландии сразу поднялось бы на небывалую высоту.

Вот почему, как только Голландия освободилась из-под власти Испании, голландское купечество заинтересовалось вопросом о северо-восточном пути. В 1594 г. голландские купцы послали первую «разведочную» экспедицию на север под начальством Вильгельма Баренца и Брандта Тетгалеса. В 1595 г. они снарядили новую экспедицию на семи кораблях.

Эта экспедиция имела своей целью «совершить северное плавание к царствам Китая и Японии». Шесть судов были нагружены разными богатыми товарами для обмена. Но снаряжение экспедиции несколько запоздало, и голландцам удалось попасть в Карское море лишь тогда, когда там появились в большом количестве пловучие льды. Экспедиция вынуждена была вернуться.

После неудачного исхода экспедиции 1595 г., голландское правительство не решилось еще раз повторить рискованный опыт, но оно назначило большую премию тому лицу, которое снарядит судно для открытия северной дороги в Китай. Вследствие этого амстердамские купцы решили послать на север новую экспедицию в составе двух кораблей. Начальство над этой экспедицией было поручено Якову Хеемскерку и Яну Корнелиссену Ришпу. Главным штурманом экспедиции был назначен Вильгельм Баренц, который фактически и был начальником экспедиции.

Экспедиция эта отправилась из Амстердама 10 мая 1596 года. Минувши Норд-Кап 15 июня, мореплаватели увидели первые льдины, «чем были очень удивлены и приняли их за стаю белых лебедей».

19 июня голландцы открыли остров, на котором убили белого медведя, почему и назвали этот остров «Медвежьим». Вскоре они открыли еще один остров с острокопечными горами, названный Баренцем «Шпицбергом».

Вынужденные обилием плавающих льдов спуститься снова к Медвежьему острову, корабли Ришпа и Хеемскерка разделились. Ришп решил сделать последнюю попытку подняться на север, а Хеемскерк с Баренцем — на восток.

В половине июля группа Баренца увидела перед собой западный берег Новой Земли, называвшейся тогда «Землей Виллогби». Новал

Земля преграждала дальнейший путь на восток. Нужно было ее обогнуть. Это привело Баренца к решению подняться на север.

19 июля Баренц достиг острова Крестового, а затем обогнул мыс Нассау. С большим трудом он добрался до Оранских островов, разбросанных около северной оконечности Новой Земли.

Баренц сильно обрадовался, когда увидел, что преграждавший ему путь остров кончился и можно снова взять курс на восток. Именно поэтому он назвал крайний северный мыс Новой Земли «Мысом Желания». Желание его видеть «конец» острова исполнилось.

Но радость Баренца была неполной: к востоку от Новой Земли море было покрыто, несмотря на середину лета, почти сплошным льдом. Пришлось взять курс на юг и плыть вдоль восточного берега Новой Земли.

В августе корабль Баренца вошел в обширную бухту, почти сплошь покрытую плавающими льдами. На некоторых льдинах бродили белые медведи. 11 августа море, казалось, очистилось совсем ото льда. Путь был свободен. Баренц решил продолжать путь на восток, но вскоре снова увидел перед собою ледяные поля, окружившие корабль. Баренц с ужасом убедился, что его корабль затерт среди льдов. Это было на 76° сев. широты.

В конце августа льды окружили корабль замкнутым кольцом. Льдины нажимали на борта, обшивка трещала и мореплаватели ежеминутно ждали гибели. Но неожиданно для всех корабль был приподнят льдинами и выброшен из воды на лед. К счастью, это было недалеко от берега.

Баренц распорядился спешно перенести на лед самые необходимые припасы, порох, пули и ружья. Затем злосчастные мореплаватели поставили на берегу палатку, чтобы укрыться от снега и стужи и нападения медведей. На берегу было найдено много «плавнику» — разного леса, прибитого волнами. Это было спасением для голландцев. Из этого леса они соорудили дом, в котором решили провести зимовку. Решаясь на зимовку на Новой Земле, они не представляли себе всех ужасов полярной зимы и всех тех страданий, какие ожидали их. Но, если бы они все это и знали — у них не было другого выбора.

Один из участников экспедиции — боцман Герард де-Веер — вел дневник и оставил нам подробное описание этой зимовки. В половине октября голландцы окончательно устроились на зимней квартире. Их было семнадцать человек. Одеты в обыкновенное суконное платье, в легких сапогах и шляпах, они страшно страдали от холода.

Дом, построенный по плану Баренца, состоял из одной комнаты без окон. Посреди ее был устроен очаг, над которым вывели трубу для вытяжки дыма. Вдоль стен устроили нарвы для сна.

Бесконечные метели и пурга занесли дом толстым покровом снега. Часто по ночам Баренц и его спутники слышали, как по крыше ходили медведи, пытавшиеся найти ход к людям. Потом медведи стали приходить даже и днем и разрывали на крыше снег, чувствуя, что внутри есть богатая пожива.

Голландцы занялись охотой на медведей и лисиц. Они ставили около дома множество разных ловушек, в которые попадались песцы. Из песцовых мехов голландцы научились шить себе шубы, и эти шубы спасли их от голодной смерти, позволив выходить на воздух.

До декабря месяца голландцы проводили время довольно сносно. Затем наступили сильные холода. Холод препятствовал дыму выходить из трубы, и путешественники задыхались от чада в своей берлоге. В конце концов они были вынуждены прекратить огонь, но тогда в помещении сделалось сразу холодно.

«Не зная, каким способом защититься от холода,—пишет де-Веер,—мы собрались вместе, полузамерзшие, и совещались о том, что предпринять. Тогда один из нас предложил зажечь каменный уголь, который мы забрали с корабля. Вечером мы развели большой огонь, в комнате стало тепло, тепло оживило нас, и мы хотели сохранить его как можно дольше. С этой целью мы плотно закрыли трубу и заделали дверь. Каждый из нас улегся в свою постель. Многие тотчас же заснули, но вдруг некоторые из нас почувствовали головокружение. Один бросился к двери, открыл ее, но тут же упал в снег в обмороке. Только на следующий день мы оправились от угара».

Холода стояли весь декабрь и январь. Не менее холода путешественников угнетала и постоянная тьма. Но наконец тьма стала проходить. В феврале вернулось солнце, а вместе с солнцем вернулась и надежда на избавление.

15 апреля Баренц с несколькими матросами ходил по льду на корабль. Корабль оказался целым. Он лежал на боку на льду. Начали строить планы возвращения домой. Баренц решил, что если нельзя будет спустить корабль на воду, то необходимо построить шлюпки и на них плыть на юг.

Время шло, море постепенно очищалось от льда, но у мореплавателей не было сил спустить корабль на воду. Все они были крайне истощены, и сам Баренц пластом лежал в избе, болев цынгой. Во время зимы от цынги умерло двое, и из семнадцати человек осталось пятнадцать.

К июню были сделаны две лодки. На этих лодках полубольные и истощенные моряки поплыли на юг. Больного Баренца положили в одну из лодок. Подвергаясь ежеминутно опасностям, голландцы плыли через Ледовитое море то на парусах, то на веслах, пере-

таскивая иногда лодки по льду. Семьдесят дней они носились по воле ветра по волнам студеного моря! Провизия вышла, и путешественники испытывали муки голода. На одном острове они набрали семьдесят утиных яиц—и радости от этой находки не было конца...

30 июня, еще в самом начале путешествия, Баренц почувствовал себя очень плохо. Он был в жару и сказал бывшему около него Герарду де-Вееру:

— Герард, дай мне пить!

«Напившись холодной воды,—говорит де-Веер,—Баренц почувствовал страшную слабость, закатил глаза и умер так внезапно, что не успели даже позвать Хеемскерка, бывшего на другой шлюпке».

7 августа голландцы встретили на море два русских промышленных карбаса. Увидев, что русские делают им дружеские знаки, путешественники подплыли к ним и, получив немного съестных припасов, снова направились вдоль берега Новой Земли на юг.

Между тем, запасы съестного истощались. Оставалось лишь небольшое количество мяса. Тогда мореплаватели решили спуститься в открытое море, чтобы сократить расстояние, отделявшее их от русского берега, где они рассчитывали встретить промышленников и заготовить у них провиант.

С большим трудом добрались голландцы до острова Кильдина, где действительно встретили русских рыбаков и пополнили свои запасы пищи. Но всего важнее было для голландцев известие, которое они получили от русских. «В Коле,—сказали им рыбаки,—находятся три корабля такого же народа, как и вы, и корабли эти готовятся к отплытию!» Хеемскерк тотчас же послал одного из своих спутников в Колу; через несколько дней получилось письмо от Риша, а 10 октября на Кильдин прибыл сам Риш на барке, нагруженной провизией.

8 ноября спутники Баренца прибыли благополучно в Амстердам.

«На нас были надеты,—говорит Герард де-Веер,—те же самые одежды, которые мы носили на Новой Земле, и меховые шапки из шкур песцов. Мы все отправились в дом Пьера Гасселера, городского советника, который принимал участие в снаряжении нашей экспедиции. Нас встретили с большим изумлением, так как считали давно погибшими».

Двести семьдесят пять лет спустя после смерти Баренца, в 1871 г., на Новой Земле было случайно открыто место зимовки голландской экспедиции. Это открытие сделал норвежский китолов Эллинг Карлсен. Дом так хорошо сохранился, что казался построенным недавно. В доме оставалось все в том же положении, в каком его оставили голландцы. На стене висели часы, над очагом—котел, в углу стояла сабля. Уцелели также все кровати и нары. На нарах лежала чья-то

флейта и пара башмаков умершего матроса. На столе лежало несколько книг. Одна из них была книга о Китае испанского писателя Мендозы, переведенная на голландский язык. Англичанин Гардинер, посетивший позднее хижину Баренца, нашел и отчет о зимовке, написанный рукою Баренца.

Все эти вещи находятся теперь в Морском музее в Гааге (Голландия) в специальной комнате, представляющей копию дома Баренца на Новой Земле.

После неудачной экспедиции Баренца голландцы оставили надежду найти северный путь в жаркие страны юга. Правда, один мореплаватель—Ян Майен—еще раз сделал попытку, но льды и ему преградили путь. Приблизительно в это же время в Голландию вернулась экспедиция Схоутена и Лемера, корабли которых обогнули материк Америки с юга и достигли Индии, пересекши Великий океан. Путь этот был значительно длиннее северного, но зато оказался менее трудным. Голландские купцы решили, что можно пользоваться этим южным путем.

УИ

Северная экспедиция Гудзона

Неудачи и гибель предыдущих экспедиций на север не могли, однако, окончательно уничтожить стремление открыть северный путь в Китай и Индию. Не успели спутники Баренца вернуться на родину, как английский мореход Генри Гудзон предложил компании лондонских купцов новый план экспедиции через север на юг.

Все предшествовавшие мореплаватели искали путь вдоль берегов Америки или Азии, где встречали ледяные поля; Гудзон же решил направиться из Атлантического океана прямо на север и через полюс попасть к берегам восточной Азии.

«Этот путь,—думал Гудзон,—будет значительно короче, чем путь вдоль побережья Америки или Азии, и, вероятно, будет доступнее».

Гудзон, как и большинство ученых того времени, был убежден, что льды в полярных морях образуются около берегов и что поэтому ледяные поля встречаются только вдоль берегов. Вдали же от материков даже на далеком севере море свободно от льдов.

Весной 1606 г. Гудзон отправился из Лондонского порта в море и взял курс прямо на север, к полюсу, твердо решив не возвращаться на родину, пока не найдет пресловутый северный путь в Индию и Китай.

Поднявшись вдоль восточного берега Гренландии, Гудзон направился к Шницбергену, неуклонно выдерживая курс на север. На севере море было действительно свободно от льда, и корабль Гуд-

зона в июле достиг 82° сев. широты,—успех для того времени совершенно исключительный! До Гудзона ни один мореплаватель не заходил так далеко на север...

Однако экспедиции не удалось избежать встречи со сплошными льдами. Гудзон тщетно старался пробиться вперед, но наступившие холода заставили его вернуться в Англию.

На следующий год Гудзон снова отправился на север. На этот раз он несколько изменил свой маршрут,—хотел от Новой Земли взять курс на восток,—но и на этот раз вынужден был вернуться, так как экипаж, доведенный до отчаяния разного рода лишениями, роптал и требовал возвращения в Англию.

Вторая неудача приводит в отчаяние лондонских купцов, и они отказываются дать Гудзону средства для третьей экспедиции на север. Гудзон уезжает в Голландию, просит там поддержки и получает нужные средства. В 1608 году неутомимый мореплаватель вышел в третий раз на борьбу с полярными льдами. Он попытался на этот раз проникнуть в Карское море, но льды и холод заставили его и на этот раз вернуться обратно.

Гудзон должен был признать, что дороги через полюс и северо-восток не существует. Северо-западный путь был также прегражден льдами.

Дальнейшие попытки казались бесполезными и заранее обреченными на неудачу.

Однако Гудзон решил попробовать еще раз сделать попытку обогнуть Америку с севера. Он считал, что северная часть Америки представляет собою ряд островов, разделенных проливами, и был убежден, что некоторые из этих проливов временами свободны от льда.

Гудзон убедил голландских купцов дать ему средства на новую экспедицию.

Весной 1609 г. он отправляется на запад. Здесь он действительно находит большое водное пространство, не покрытое льдом. Гудзон думает, что это и есть искомый пролив, который приведет его в Великий океан. Он смело пускается вперед, но скоро убеждается, что это не пролив, а залив. Теперь этот залив носит наименование Гудзонова. Залив глубоко вдается в материк Америки, и Гудзон направился по этому, как он думал, проливу на запад. Но недостаток съестных припасов вынудил путешественника повернуть обратно, так и не узнав, что это был не пролив, а залив.

В следующем 1610 г. Гудзон снова убедил голландских купцов снарядить новую экспедицию для отыскания северо-западного прохода. Он утверждал, что открыл вход в пролив, ведущий в Великий океан и что вопрос о северо-западном пути в Китай и Индию близок к разрешению. Голландцы построили по указаниям Гудзона ко-

рабль, на котором в мае месяце 1610 г. Гудзон и отправился в плавание, приняв начальство над кораблем.

В конце мая Гудзон достиг залива Фробишера. Отсюда он отправился к Земле Отчаяния; затем углубился в открытый им в предыдущем году «пролив».

Решив открыть во что бы то ни стало северо-западный проход, Гудзон задумал перезимовать на берегу залива, чтобы ранней весной будущего года отправиться в дальнейшее плавание. В первых числах ноября 1610 г. он достиг южной стороны залива и здесь приступил к выбору места для зимовки.

Несмотря на скудный запас провианта, Гудзону и его спутникам удалось благополучно пережить зиму. Наступила весна 1611 г. Гудзон стал готовиться к дальнейшему плаванию. Но среди матросов росло недовольство, и, когда море очистилось от льда и Гудзон отдал приказ к отплытию, среди экипажа вспыхнул бунт. Матросы арестовали Гудзона и его сына, а вместе с ними и пятерых матросов, оставшихся верными капитану.

Бунтовщики направили корабль на восток, к берегам Англии, и, выйдя в открытое море, высадили Гудзона с сыном и пятью матросами в лодку и оставили их на произвол судьбы. На прощанье с корабля бросили в лодку ружье, немного пороха и провианта. Скоро корабль исчез вдаль, и лодка с семьей несчастными пассажирами осталась одна среди безбрежного океана. История не знает, какова была участь Гудзона и его товарищей: раздавили ли маленькую лодку ледяные глыбы, или же она была потоплена разъяренными волнами? А может быть, путешественникам удалось достигнуть берега—для того, чтобы умереть здесь голодной смертью?.. Никто этого не знает...

Гибель Гудзона сильно поразила моряков того времени, и среди них появилась легенда, что в туманные ночи из глубины Гудзонова залива на лодке выплывает призрак, указывающий рукою на север.

Участь взбунтовавшегося экипажа Гудзона была не многим лучше участи самого Гудзона. Лишившись опытного руководителя, корабль долгое время носился в океане. За это время выпел весь провиант. Питьевой воды тоже осталось немного. Мореплаватели съели все, что можно было съесть. Голодные люди превратились в скелеты и почти полуживыми достигли берегов Англии.

Некоторые матросы рассказали, что они сделали с Гудзоном, и правительство предало их военному суду. Однако преступники не были наказаны. У Гудзона было много врагов, обвинявших его в деспотизме и властолюбии. Тем не менее правительство немедленно снарядило экспедицию для спасения Гудзона и его товарищей. Эта экспедиция, под начальством Бюттона и Ингрэма, обследовала Гуд-

зонов залив, но не нашла никаких следов злополучных путешественников. Но Бюттон и Ингрэм привезли в Англию чрезвычайно важное известие: они говорили, что в проливе, открытом Гудзоном, приливная волна идет с запада,—следовательно, воды эти представляют собою пролив, соединяющий Великий и Атлантический океаны. Конечно, это было заблуждение. Наблюдение было сделано неверно, но это заблуждение вызвало новую попытку отыскать проход в Великий океан.

VIII

По следам Гудзона.—Баффин

Открытие Гудзоном большого пролива (оказавшегося заливом) и свидетельство спасательной экспедиции, что приливные волны в Гудзоновом проливе идут с запада, заставили английское правительство снарядить новую экспедицию для открытия северо-западного прохода. Начальником этой экспедиции был назначен один из участников Гудзоновской экспедиции—капитан Бейлот; в помощники Бейлоту командировали опытного моряка—Вильяма Баффина. Лавры экспедиции достались Баффину—фактически он руководил походом и сделал новые открытия.

Баффин и Бейлот, отправившись в 1615 г. на северо-запад, поднялись до 64° сев. широты. Пробы в Ледовитом море все лето, они не нашли свободного прохода на запад и вынуждены были вернуться в Англию. Однако уверенность в существовании прохода была так велика у Баффина, что он убедил правительство снарядить новую экспедицию. Весною 1616 г. Бейлот и Баффин снова были в полярном море. Они прошли в Дэвисов пролив, достигли 73° сев. широты и открыли здесь «Остров Женщин», названный ими так потому, что на нем они встретили несколько эскимосских женщин.

Отсюда Бейлот и Баффин направились далее на север. Начиная с 75° сев. широты, перед ними открылось обширное водное пространство, свободное от льда. Они смело направились вперед и за 78° достигли входа в пролив, составлявший продолжение огромного залива, который они только-что проехали и который впоследствии получил название Баффинова залива.

Повернув на запад, а затем на юго-запад, Бейлот и Баффин открыли несколько островов и прошли мимо Ланкастерского пролива, который, как мы теперь знаем, и является главным входом в искомый северо-западный проход. Но именно у входа в этот пролив Бейлот и Баффин оставили надежду отыскать проход. Среди экипажа появилась цынга, и это вынудило их отказаться от дальнейшего плавания и вернуться на родину.

Вильям Баффин, считавшийся не только выдающимся мореплавателем, но и ученым географом, пришел к заключению, что если проход из Атлантического океана в Великий и существует, то проникнуть в него и пройти через него очень трудно, по причине скопления плавающих льдов.

Авторитетных слов Баффина было достаточно, чтобы преградить дальнейшие поиски северо-западного прохода. Даже назначенное английским правительством вознаграждение за открытие северо-западного прохода в размере двадцати тысяч фунтов стерлингов (200.000 рублей) не могло побудить к дальнейшим попыткам. Только в 1619 г. датский мореплаватель Иенс Мунк еще раз попытался отыскать этот проход. Об этой экспедиции мы и скажем несколько слов.

IX

Экспедиция Иенса Мунка

Датский мореплаватель Иенс Мунк, следивший за плаванием Гудзона и Баффина, решил пойти по их следам, надеясь довести дело до конца. В сопровождении шестидесяти трех человек Мунк отправился весной 1619 г. на двух кораблях на северо-запад, обогнул Гренландию, прошел Дэвисов пролив и Гудзонов залив и углубился по нему далеко на запад.

Когда наступили осенние холода и море покрылось льдом, Мунк остановился на зимовку. Зима была чрезвычайно суровой. Скоро почти весь экипаж заболел цынгой. В ужасных мучениях люди умирали один за другим. Наконец заболел и сам Иенс Мунк. Он долго крепился и старался облегчать страдания других, но не выдержал и свалился.

Когда наступило лето, из шестидесяти четырех человек оставалось в живых только четверо, да и те были похожи на живых мертвецов. Иенс Мунк не думал уже о дальнейшем плавании, а готовился к смерти. Он лежал в своей каюте и писал завещание, прося того, кто найдет его труп, «похоронить по христианскому обряду и передать его дневник датскому королю».

Написав завещание, Мунк лег на спину и стал ожидать смерти. Но трупный запах, шедший от умерших товарищей, был невыносим, и несчастный с усилием выполз из каюты на палубу и лег там, укрывшись снятой с покойников одеждой.

На следующий день на палубе раздались шаги, и Мунк увидал двоих из своих спутников, оставшихся еще в живых. Они снесли Мунка с корабля на землю и положили на траву. Был уже июль месяц, и в полярной тундре показалась тощая травка. Мунк припал лицом к земле и стал есть траву и мох. Через несколько дней он

почувствовал себя лучше. Товарищам удалось поймать в речке несколько рыб, из которых они сварили уху. Потом достали ружье с корабля и настреляли птиц. Здоровье всех троих стало понемногу поправляться.

Решили отправиться обратно на родину. После долгого и упорного труда удалось освободить от ледяного плена судно. Невероятных усилий стоило истощенным путешественникам выйти в море. В корабле была течь, и все трое почти беспрестанно откачивали воду.

Путешественники лишь с трудом могли ставить паруса и более доверялись ветру, который гнал судно на юг. Только в сентябре, через девять недель после того, как они покинули зимовку, где лежали шестьдесят трупов их товарищей, Мунк и его двое спутников увидели вдаль норвежский берег. Гонимые бурей, они попали в один из фиордов Норвегии недалеко от Бергена. Буря выбросила их корабль на берег, но измученные мореплаватели были бесконечно рады возвращению. Они целовали землю и рыдали от радости.

После экспедиции Мунка плавания на север прекратились почти на сто лет. Только в начале XVIII века вопрос о северном пути в южные страны снова был поставлен на разрешение. За разрешение его на этот раз взялись русские.

X

Русская экспедиция для отыскания северо-восточного прохода. — Экспедиция Беринга

В то время, как Западная Европа переживала целый ряд войн и крестьянских восстаний, закончившихся в Англии великой революцией 1648 г., — на Востоке росло и крепло новое государство — Россия.

В начале XVII столетия Россия также пережила свою эпоху «мутного времени», после которого сложилась в обширное царство. Уже первые цари дома Романовых повели «великодержавную политику». В это время в России был уже довольно значительно развит торговый капитал, и русские купцы вели торговлю с одной стороны со странами западной Европы, а с другой — со странами востока.

Второй царь из дома Романовых — Алексей Михайлович, проводя политику торгового капитала, стал мечтать о возможности «ходить кораблями в Индию для пряных зелий и овощей». С этой целью Алексей Михайлович решил с помощью голландских мастеров построить флот на Каспийском море и отыскать морской путь из Каспия в Индию (в то время русские еще не знали, что Каспийское море представляет собой замкнутый бассейн). Восстание Степана Разина помешало привести этот план в исполнение.

Сын царя Алексея—Петр Первый—в свою очередь с юных лет заинтересовался Индией и Китаем. От голландцев, с которыми Петр водил знакомство, он слышал много рассказов о богатстве Индии и знал о попытке отца «делать корабли и навигацию на Каспийском море».

Под влиянием этих рассказов в 1715 г. Петр снарядил посольство в Бухару и Хиву под начальством Бековича-Черкасского, поручив ему «просить у хана хивинского судов для плавания по Аму-дарье реке в Индию». В том же 1715 г. Петр отдал приказ посланнику в Персии Волынскому «провесть, какие где в море Каспийское реки большие впадают, и до которых мест по тем рекам можно ехать от моря, и нет ли какой реки из Индии, которая бы впадала в это море».

Однако водного пути в Индию ни через Хиву, ни через Бухару не оказалось, а сухопутная дорога через эти страны представляла большие опасности и трудности. И вот перед Петром встал вопрос о северном пути в южные страны. Он знал о поисках англичанами и голландцами северо-восточного прохода и решил продолжить эти попытки.

В 1720 г. Петр приказал снарядить в Архангельске экспедицию для плавания и обследования берегов Сибири к востоку от Архангельска. Неизвестно, однако, была ли снаряжена эта экспедиция, так как никаких документов о ней до нашего времени не сохранилось.

В это же время Петр пригласил на русскую службу известного датского мореплавателя Витуса Беринга, намереваясь поручить ему выполнение своих планов. Едва ли не главной побудительной причиной приглашения было то, что Беринг «в Ост-Индии был и обхождение знает».

Незадолго до своей смерти Петр сам выработал подробный план экспедиции на север, которая должна была прежде всего разрешить вопрос о том, — «соединяются ли Азия и Америка вместе, или же, напротив, они отделены друг от друга проливом».

К снаряжению этой экспедиции было приступлено в 1723 г.; начальником экспедиции был назначен Беринг. Так как попытки англичан и голландцев попасть в Карское море и к берегам Сибири с запада кончились неудачей, то Петр решил попробовать начать плавание с востока. Для этого Беринг должен был построить в Охотске или на Камчатке два судна и отправиться на них на поиски северо-восточного прохода.

По разным причинам экспедиция была снаряжена только в 1725 г., уже после смерти Петра. Беринг построил на Камчатке два небольших судна и 13 июля 1728 г. вышел из Петропавловской гавани на Камчатке в океан, держа курс на северо-восток. Капитаном другого

судна был лейтенант Алексей Чириков, один из первых выдающихся русских мореплавателей.

Продолжая плыть на север, Беринг открыл остров, названный им островом Лаврентия, и 16 августа прошел через пролив, отделяющий Азию от Америки. Идя вдоль азиатского берега, Беринг не видел американского и поэтому не предполагал, что идет по проливу. Впоследствии этот пролив был назван английским мореплавателем Куком Беринговым, хотя сам Беринг и не подозревал своего открытия.

Достигнув 65° сев. широты, Беринг повернул обратно, боясь быть застигнутым полярными льдами. Перезимовав на Камчатке, весной 1729 г. Беринг снова вышел в океан и взял курс на юго-восток, но «по причине слабого судна и дурного такелажа» вынужден был вернуться на Камчатку.

4 июня 1741 г. Беринг и Чириков снова отправились в плавание на двух специально построенных судах «Петр» и «Павел», взяв с собой провиант на шесть месяцев. Две недели плавание шло благополучно; затем сильный туман и буря развели корабли, и Чириков, после нескольких дней поисков Беринга в море, решил продолжать путь дальше уже один. Плыя все время на восток, он 11 июля приметил на море признаки близкой земли и через три дня действительно увидел перед собой «высокие горы и лес». Это был берег Северной Америки...

Пробыв на американском берегу десять дней, Чириков решил вернуться на Камчатку. Но его корабль был вскоре захвачен бурей, которая унесла его далеко к северу. Истощились запасы пресной воды и провизии. Экипаж питался лишь сухарями да постным маслом. От недостатка питания появилась цынга. В сентябре цынгой заболел сам Чириков и его помощник, лейтенант Чихачев. 6 октября Чихачев умер, а 10 октября умер астроном Делиль-де-ла-Кройер. Но в этот день корабль вошел в Авачинскую губу на Камчатке. Из семидесяти человек экипажа вернулось только сорок девять.

Судьба самого Беринга и его спутников была еще ужаснее. Пройскав Чирикова в тумане двое суток, Беринг взял курс не на восток, а на северо-восток. Долго не встречая никакой земли, Беринг переменил курс и поплыл на восток. 20 июля он открыл остров, названный им островом Ильи. Этим же именем была названа и высокая гора на берегу острова.

Продолжая плавание при пасмурной погоде и дожде, Беринг открыл еще один большой гористый остров. По всей вероятности, это был остров Кадьяк. Затем Беринг открыл еще группу небольших островов, названных им Евдокиевскими. Убедившись, что американский материк уходит далеко на север, Беринг 10 августа решил плыть обратно.

на Камчатку. В это время на корабле было двадцать шесть человек больных цынгой. Пресной воды оставалось всего двадцать бочек. Вследствие этого Беринг снова взял курс на север, чтобы пристать к берегу и пополнить запасы воды.

30 августа он увидел перед собой множество островов, за которыми вырисовывался американский берег. По имени умершего в этот день и похороненного на одном из этих островов матроса Шумагина, Беринг назвал все эти острова Шумагинскими.

Сам капитан в это время был тоже болен цынгой. Сильный западный ветер заставил его простоять в водах Шумагинских островов целую неделю, и только 6 сентября Беринг отправился на запад, на Камчатку.

24 сентября он открыл Алеутские острова. В это время на море разыгралась сильная буря. Семнадцать дней она трепала корабль и отнесла его снова к востоку. Команда была ужасающе изнурена и почти половину ее составляли больные.

11 октября буря стихла, и Беринг снова взял курс на Камчатку. Туда было не менее трех тысяч километров. Между тем, на судне оставалось всего лишь пятнадцать бочек воды и небольшой запас провизии. Решено было вновь взять курс на север, к американскому берегу. В это время Беринг был так плох, что не мог давать никаких распоряжений. Положение экипажа было не лучше—матросы не могли работать, поголовно болея цынгой. Ежедневно умирало по два-три человека. Снасти пришли в ветхость, паруса были порваны, сухари подходили к концу.

Команда была охвачена отчаянием и начала готовиться к голодной смерти среди океана.

1 ноября внезапно подул восточный ветер, а 4-го мореплаватели увидели впереди себя очертания гористой земли. «Невозможно описать,—говорит естествоиспытатель Стеллер, сопровождавший Беринга,—как велика была радость всех нас, когда мы увидели землю. Умирающие вылезли на палубу, даже большой Беринг просил вынести его из каюты. Все предполагали, что корабль подходит к Камчатке...»

Однако вскоре путешественникам пришлось разочароваться. Это была не Камчатка, а пустынный неизвестный остров, названный впоследствии островом Беринга.

Беринг полагал, что он находится недалеко от Авачинской губы. Поэтому он распорядился бросить якорь и высадиться на берег. Однако летевший канат не смог удержать судна и лопнул. Судно было подхвачено бурунами, которые понесли его к берегу, поднимая и ударяя об утесы и камни. К счастью, впереди оказалась небольшая бухта с песчаным дном, и корабль остановился на мели в полукилометре от берега.

На следующий день, 7 ноября, все, кто мог, с большим трудом спустили на воду шлюпку и поехали на берег. Голые скалы встретили их, вдаль высились горы, покрытые снегом. Никаких признаков человеческого жилья! Только полярные песцы попадались на каждом шагу и совершенно не боялись людей.

Б великой радости высадившихся на берег моряков, они нашли ручей чистой воды и несколько выброшенных морем деревьев. Наступали холода, и мореплаватели решили зимовать на острове. Начали рыть землянки, куда и перенесли всех больных.

Вскоре наступила зима. Больные цынгой поправлялись очень плохо, так как приходилось питаться почти исключительно сухарями и мясом песцов. Смерть косила одного моряка за другим; 8 декабря 1741 г. умер и сам Беринг.

Смерть руководителя экспедиции подействовала на всех удручающим образом. В это время из восьмидесяти человек, отправившихся с Берингом, в живых осталось всего только сорок шесть. С большим трудом и неимоверными лишениями эти сорок шесть перезимовали зиму.

Весной 1742 г. они убедились, что находятся не на Камчатке, а на острове.

Было решено построить из разбитого корабля небольшой бот и на нем отправиться на Камчатку. Бот был готов в августе, и 13-го мореплаватели подняли якорь, простившись с могилой своего капитана. Через две недели бот благополучно прибыл на Камчатку, в Авачинскую губу. На Камчатке их давно считали погибшими.

XI

Русские на севере

Открытие пролива, отделяющего Азию от Америки, составляло только одну половину вопроса о северо-восточном проходе. Нужно еще было открыть путь от берегов Новой Земли и острова Вайгача на восток—вдоль берегов Сибири до открытого Берингом пролива. Эту задачу и должна была разрешить «Великая Северная Экспедиция», снаряженная в 1733 г. Экспедиции была поставлена гигантская задача—исследовать и описать все северное побережье России и Сибири от Архангельска до Берингова пролива.

В виду невозможности долгого плавания в короткое полярное лето по Ледовитому морю, исследование решено было произвести по частям: одна партия должна была обследовать морской путь от Архангельска до устьев реки Оби, другая—описать путь от устьев Оби до Енисея, третья—от Енисея до Лены и, наконец, четвертая—исследовать заключительный участок пути от Лены до Берингова пролива.

В 1734 г. из Архангельска вышли лейтенанты Павлов и Муравьев, а из Тобольска в устье Оби спустился лейтенант Овцын. В следующем 1735 г. из устьев Лены на запад к Енисею отправился вдоль побережья лейтенант Прончищев. Одновременно с Прончищевым из устьев Лены на восток вышел капитан Лассиниус, который вскоре умер от цынги, и начальство над его экспедицией перешло к лейтенанту Дмитрию Лаптеву.

В 1736 г. лейтенанты Малыгин и Скуратов были посланы на боте продолжать исследования Павлова и Муравьева.

Малыгин и Скуратов достигли Карской губы через Югорский Шар. Перезимовав в Карской губе, на следующее лето они впервые обогнули полуостров Ямал, откуда прошли в Обскую губу и поднялись по Оби до Березова. В 1738 г. Скуратов совершил обратное плавание из устьев Оби в Архангельск.

Лейтенант Овцын, в свою очередь, после крайне трудного плавания из устьев Оби на восток добрался до устьев Енисея и произвел съемку побережья.

Лейтенант Прончищев, на которого было возложено исследование побережья от устьев Лены до Енисея, был менее счастлив, чем его товарищи. Он не выдержал трудностей полярного плавания и умер от цынги в пути, близ устья реки Оленек. После его смерти начальство над экспедицией принял штурман Челюскин.

Челюскин обследовал побережье Таймырского полуострова, а в 1742 г. совершил большое сухопутное путешествие вдоль берега Таймырского полуострова. 19 мая 1742 г. он достиг самого северного мыса этого полуострова, лежащего под $77^{\circ}34'$ сев. широты и являющегося самой северной оконечностью азиатского материка. Впоследствии этот мыс получил наименование мыса Челюскина.

В то время, как Челюскин исследовал побережье Таймырского полуострова, братья Харитон и Дмитрий Лаптевы были заняты обследованием побережья восточной Сибири. Харитон Лаптев проплыл от Хатангского залива до реки Таймыр и, спустившись по ней, прибыл к побережью Таймырского залива. Летом 1741 г. Харитон Лаптев встретил Челюскина между устьями рек Пясины и Таймыра.

В это же время Дмитрий Лаптев, отправившийся из устьев Лены на восток к Берингову проливу, после невероятно трудного плавания добрался до островов, которые он назвал «Медвежьими», по причине большого обилия на них белых медведей. Затем он проплыл до устьев реки Колымы, произведя по пути съемку всего побережья восточной Сибири. В 1742 г. он отправился из устьев Колымы далее на восток, но добрался лишь до мыса «Баранов Камень». К востоку от этого мыса простирались сплошные ледяные поля, и Лаптев вынужден был вернуться обратно.

Дмитрий Лаптев провел в плавании по Ледовитому морю пять лет. Все это время он и его спутники были совершенно отрезаны от мира. За свои исследования Лаптев был произведен в капитаны, а затем в контр-адмиралы. Впоследствии в честь Харитона и Дмитрия Лаптевых все северо-восточное сибирское море было названо «морем братьев Лаптевых».

Экспедициями братьев Лаптевых и Челюскина заканчивается исследование северного побережья азиатского материка русскими исследователями XVIII века.

ХII

За пушным зверем на север

В деле завоевания севера большую роль играли и русские промышленники звероловы. Еще новгородцы в XII и XIII веках «ходили» на острова Студеного моря бить морского зверя, а промышленники-поморы еще ранее Виллогби и Баренца открыли Новую Землю, которую они назвали М а т к о й. Русские промышленники бывали и на Шпицбергене и на других островах Ледовитого моря. Много гибло этих промышленников в волнах Ледовитого моря, и среди снегов неприветливых полярных островов Новой Земли нередко встречаются старинные деревянные кресты, поставленные на могилах безвестных героев севера. История не сохранила для потомков имена этих бесчисленных жертв холодного севера, и никто не знает, какие мучения переживали они...

Одним из таких пионеров севера был сибирский казак Меркурий Вагин. Во главе отряда в одиннадцать человек Вагин отправился в 1711 г. из Якутска на север. Добравшись до Усть-Янска, Вагин в мае 1712 г. выехал со своими товарищами на собаках по льду в море. У него не было с собой ни карты, ни компаса, ни вообще каких либо приспособлений, которыми запасаются путешественники.

Двенадцать дней ехал Вагин с товарищами по безбрежному льду на север, пока не увидел впереди большой остров. Это был один из той группы островов, которые впоследствии получили наименование Ляховских—по имени открывшего их якутского промышленника Ляхова.

С этого острова казаки заметили недалеко в море другой остров, но так как у них не было достаточно съестных припасов, то Вагин решил вернуться на материк с тем, чтобы, запасшись рыбой, следующей же зимой отправиться на север.

На обратном пути к сибирскому берегу, уничтожив остатки продовольствия, путешественники принялись убивать собак, на которых они ехали. Скоро были съедены и собаки. Истощенные и голодные

казаки с большим трудом достигли побережья и здесь прожили все лето, питаясь рыбой, дикими гусями и заготовляя впрок припасы для нового путешествия на север.

Вагин решил, как только море замерзнет, отправиться пешком по льду возможно дальше на север. Но планам этим не суждено было осуществиться. Спутники Вагина боялись нового путешествия на север. Их страшил голодная смерть среди полярной пустыни, и они, в конце концов, составили заговор против Вагина и убили его. Вместе с ним они убили сына Вагина и еще одного казака, который встал на сторону Вагина.

Совершив преступление, казаки отправились обратно в Усть-Янск. На расспросы, куда девался Вагин и его сын, казаки отвечали уклончиво, говоря, что Вагин погиб в море. Об открытом Вагиным острове казаки не упоминали, опасаясь, чтобы их вновь не послали под начальством какого-нибудь другого казака на этот же остров.

Правда о трагической смерти отважного искателя новых земель на севере стала известной лишь много лет спустя.

ХIII

«Искатель» северного пути в Индию Никита Шалауров

После Меркурия Вагина в Ледовитое море для открытия «новых земель» ходил устюжский промышленник Никита Шалауров. Шалауров, занимаясь звериным промыслом на севере, задался целью «отыскать проход из Атлантического океана в Великий и открыть морской путь через Северный Ледовитый океан в Индию».

Рассчитывая открыть этот путь, Шалауров надеялся вместе с тем найти на малоизвестных островах океана мамонтовые клыки, которые продавались по дорогой цене в Китай.

Получив разрешение от правительства, Шалауров пригласил к себе в компанию промышленника Бахова, и они на собственные средства построили на реке Лене небольшое двухмачтовое судно, на котором и спустились в 1760 г. в океан. Проплыв вдоль берега до устья реки Яны и видя, что море покрыто плавающими льдами, Шалауров решил остановиться здесь на зимовку, чтобы весной следующего года продолжать путь на восток.

На следующий 1761 г. море очистилось от льда лишь в июле. Не медля ни одного дня, Шалауров вышел из устья Яны в открытое море и поплыл на восток. В первых числах сентября он обогнул Святой Нос, прошел мимо устья Индигирки и благополучно миновал устье Алазеи.

Дойдя до устья Колымы, Шалауров встретил сплошные ледяные поля и вынужден был остановиться на вторую зимовку. Он по-

строил на берегу избу, где и поселился со своими спутниками. Дикие олени табунами доверчиво приходили к зимовке отважных мореходов, и Шалауров с товарищами вдоволь питались их мясом.

Несмотря, однако, на то, что недостатка в пище не было, многие болели цынгой, а компаньон Шалаурова—Иван Бахов—умер в конце зимовки. Смерть товарища сильно подействовала на Шалаурова, но он не оставил начатого дела и летом 1762 г. поплыл далее на восток. Вскоре, однако, судно было затерто льдами. Льды понесли его на северо-запад, и лишь недели через две Шалаурову удалось выбраться из ледяного плена и продолжать дальнейший путь. Но и в это лето он успел дойти только до Чаунской губы, находящейся на западной стороне Шелагского мыса. До Шалаурова никто из русских мореходов не заходил так далеко на восток!..

В Чаунской губе, против устья реки Пахли, судно Шалаурова попало на мель. С большим трудом удалось снять его оттуда, но о дальнейшем плавании не могло быть уже и речи. Стоял конец сентября, и приходилось заботиться о зимовке. Так как Чаунская губа была безлесной, Шалауров решил возвратиться на место старой зимовки в устье Колымы.

Перезимовав третью зиму на севере, Шалауров намеревался было и на четвертый год продолжать плавание, но его спутники частью разбежались, а оставшиеся потребовали возвращения домой. Шалауров вынужден был вернуться.

Но он не оставил своего плана открыть северный путь в Индию. Он отправился в Петербург просить правительственной помощи и, получив субсидию, в 1764 г. снова отправился в плавание по Ледовитому морю.

На этот раз Шалауров уже не возвратился. Он погиб со всем своим экипажем в полярной пустыне неподалеку от Шелагского мыса.

В 1823 г. мичман Матюшкин, товарищ и друг Пушкина, участвовавший в экспедиции к северным берегам Сибири и в Ледовитое море под начальством Врангеля, нашел близ Шелагского мыса остатки какого-то судна, развалины избышки и человеческие кости. Это были, повидному, остатки Шалауровской экспедиции.

XIV

В страну мамонтов

Несчастливая судьба Никиты Шалаурова не утратила, однако, других сибирских промышленников. Спустя пять лет после исчезновения Никиты Шалаурова, другой якутский промышленник—Иван Ляхов—снарядил в свою очередь экспедицию на север.

Ляхов, занимаясь охотой на пушных зверей на севере Сибири, бывал на Святом Носе и во время одной зимовки видел идущее по льду с севера большое стадо оленей. Решившись узнать, откуда шли эти олени, Ляхов отправился на собаках на север. Через несколько дней путешествия по льду, он открыл несколько островов, на которых нашел в изобилии мамонтову кость. Эти острова получили наименование Ляховских, и сюда стали ездить за мамонтовой костью. Ляхов намеревался исследовать Ледовитое море еще дальше к северу, но у него не было хорошего судна, на котором можно было бы совершить эту экспедицию.

XV

Последние попытки русских отыскать северный путь в Великий океан

Плавание русских промышленников по северным морям и экспедиция Беринга показали, что северо-восточный путь в Великий океан существует. Открытие это было крайне важно. Помимо того, что северо-восточным путем русские могли плавать в Китай и в Индию, в XVIII столетии этот путь приобрел для них еще новое значение.

После открытия Берингом и Чириковым западных берегов Северной Америки и многочисленных островов, на которых водились морские котики, бобры, песцы и другие ценные пушные звери, русские промышленники стали ездить к берегам Америки и на американские острова охотиться за морским зверем.

В 1776 г. на американских островах и на Аляске были основаны русские колонии, а в Петербурге возникла «Российско-Американская торгово-промышленная компания».

Однако сношения с этими заокеанскими владениями России были крайне трудны. Для того, чтобы попасть туда из Петербурга морем, нужно было объехать половину земного шара или же пользоваться сухопутной дорогой через Сибирь, а оттуда через Охотск морем. Но в Охотске не было хороших судов, да и строить их там было делом крайне трудным за отсутствием мастеров.

Необходимость более короткого морского пути из России на Дальний Восток и в русские американские владения снова поставили вопрос о северо-восточном проходе. Горячим защитником северо-восточного морского пути явился Ломоносов, гениальный крестьянин-самоучка, сам уроженец севера. В 1763 г. Ломоносов написал большую статью: «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию».

Отчасти по настоянию Ломоносова в 1765 г. русское правительство снарядило экспедицию под начальством капитана Чичагова для открытия северо-восточного пути. Но экспедицию задержали льды, и Чичагов вынужден был вернуться в Архангельск.

Так как все попытки проникнуть в Карское море через Югорский Шар и Карские ворота неизменно кончались неудачей, то русские мореходы и сам Ломоносов предположили, что плавание на восток облегчится выбором маршрута вокруг Новой Земли. Промышленники нередко огибали Новую Землю и доходили до ее крайнего северного мыса, который они звали «Доходы» и который Баренц назвал Мысом Желания.

На севере Новой Земли действительно льдов было меньше, чем около острова Вайгача. Но берега Новой Земли были совершенно неизвестны, и о самом острове знали только по рассказам промышленников.

Вследствие этого в 1768 г. на средства богатого архангельского купца Бармина была снаряжена первая русская экспедиция на Новую Землю под начальством штурмана Розмыслова. Розмыслову было поручено сделать точную опись повоземельских берегов и выяснить возможность плавания к востоку от Новой Земли.

Перезимовав на Новой Земле, Розмыслов исследовал пролив Маточкин Шар и летом 1769 г. вышел в Карское море, чтобы плыть на восток. Из четырнадцати человек, отправившихся с Розмысловым на Новую Землю, во время зимовки умерло от цинги и лишений семь человек. С оставшимися семью спутниками Розмыслов смело направился на восток, но на другой же день его судно очутилось среди густого льда; льдины напирали со всех сторон, и экспедиция с большим трудом удалось укрыться в небольшом заливе, несколько севернее Маточкина Шара.

Розмыслов назвал этот залив «Незваемым».

Из Незвемого залива Розмыслов спустился опять в Маточкин Шар и хотел еще раз попытаться плыть на восток через Карское море. Но его судно было сильно помято льдами и уже не годилось для дальнейшего плавания.

К счастью Розмыслова и его спутников, прибывшие на Новую Землю промышленники предложили им перебраться к себе на ладью, и в сентябре 1769 года путешественники вернулись благополучно в Архангельск.

Это была последняя в XVIII веке попытка русских отыскать северо-восточный проход в Великий океан. После этого наступил длинный перерыв в истории полярных плаваний. Холод и полярные льды оказались победителями человека. Но эта победа слепых стихийных сил была временной.

Снова северо-западный проход.—Экспедиция Коцебу на корабле „Рюрик“

Конец XVIII столетия ознаменовался Великой революцией во Франции. Вслед за революцией последовали наполеоновские войны, в которых приняла участие и Англия. О севере перестали думать. Даже Россия, больше всех заинтересованная в северном пути, прекратила снаряжения новых экспедиций.

Но, как только наполеоновские войны были кончены, Россия снова решила начать изыскания северного пути в Великий океан. России этот путь был нужен не столько для плавания в Китай и в Индию, сколько для установления прямых сношений со своими северо-американскими колониями и Камчаткой. В это время русские северо-американские колонии давали уже большой доход. Оттуда тысячами шли ценные шкуры морских котиков, бобров, песцов, тюленей, много моржового, тюленьего и китового сала и моржовых клыков. Колонисты требовали в обмен за эти товары хлеба, пороху, одежды и материй. Но все это доставлять из России в Америку через Сибирь было крайне затруднительно.

Вследствие этого еще в конце XVIII века из Петербурга в северо-американские колонии стали посылать корабли с товарами, но эти корабли должны были спускаться далеко в южное полушарие, огibtать Южную Америку и затем снова подниматься на север к Аляске. Это требовало много времени.

Вот почему перед правительством встал вопрос о северном пути на восток.

Но мы видели, что все попытки попасть из Архангельска на восток в Берингов пролив оканчивались неудачей. Полярные льды встречали смельчаков и холодной стеной преграждали путь. Тогда снова был поставлен вопрос о северо-западном проходе.

«Если нельзя пройти северо-восточным путем мимо берегов Сибири, надо попытаться отыскать северный путь от Берингова пролива вдоль северных окраин Америки».

Так думал государственный канцлер Н. П. Румянцев, интересовавшийся и географическими вопросами.

Англичане понесли не мало жертв, отыскивая северо-западный проход. Чтобы быть счастливей англичан, нужно начать дело с другого конца. Англичане искали северо-западный проход со стороны Европы,—следовательно, надо попробовать отыскать его со стороны Азии, то-есть от Берингова пролива.

С этой целью Румянцев в 1815 г. снарядил на собственные средства экспедицию под начальством капитана Коцебу. Под руко-

водством Коцебу в Финляндии был построен специальный корабль «Рюрик». Экипаж его состоял из капитана, двух лейтенантов, трех штурманов, двадцати двух матросов, доктора, художника и двух естествоиспытателей, из которых один был молодой немецкий ученый и поэт Адальберт Шамиссо.

30 июля 1815 г. «Рюрик» вышел из Кронштадтского порта и направился в Атлантический океан. Коцебу обогнул Южную Америку, пересек весь Великий океан с юга на север и 19 июня 1816 г. прибыл на Камчатку. Таким образом, понадобился почти целый год, чтобы из Кронштадта добраться южным путем до Камчатки.

Немедленно же по прибытии на Камчатку Коцебу стал готовиться к плаванью на север. В половине июля «Рюрик» вышел в Берингово море, а в конце июля был уже в Ледовитом море и направился на восток. Однако вскоре «Рюрик» был захвачен сильной бурей, и Коцебу вынужден был идти на остров Упалашку, где была русская колония, для ремонта.

В июле 1817 г. Коцебу снова отправился в Ледовитое море, но и на этот раз ему не удалось отыскать проход мимо северных берегов Америки. Обогнув полуостров Аляску, он открыл большой залив, уходящий далеко к востоку. Этот залив, названный впоследствии заливом Коцебу, сам Коцебу считал проливом, ведущим к берегам Гренландии. Путешественник повторил здесь ошибку Гудзона, принявшего залив на северо-востоке Америки за пролив.

Считая открытый им залив проливом, начинающим северо-западный проход, Коцебу решил плыть по этому мнимому проливу, но в это время сильно заболел. Кроме того на «Рюрике» ощущался недостаток провианта, да и сам корабль требовал большого ремонта. На совете офицеров было постановлено вернуться в Россию.

Таким образом и эта попытка открыть северо-западный проход со стороны Азии окончилась неудачей.

XVII

Возобновление поисков северо-западного прохода англичанами.— Экспедиция Джона Росса

После неудачной попытки русских открыть северо-западный проход за разрешение этой географической задачи берутся снова англичане.

Победители Наполеона, властители морей, англичане не могли допустить, чтобы пальма первенства в деле открытия северо-западного прохода принадлежала какому-нибудь другому народу, в особенности русским.

Известный английский географ и путешественник начала XIX века Джон Барроу в своем сочинении «История путешествий в арктическую область» говорил: «Было бы унижительно для англичан, если бы молодая морская держава (Россия) сделала бы в XIX столетии открытие, которого англичане добиваются уже с XVI века».

Барроу, не без основания называемому «отцом» новейших полярных исследований, удалось добиться от английского правительства снаряжения нескольких экспедиций для отыскания северо-западного прохода. Это дело стало, благодаря стараниям Барроу, «национальным делом Британии». За открытие северо-западного прохода была возобновлена премия в двадцать тысяч фунтов стерлингов (200 000 руб.) и, кроме того, была назначена премия в пятьсот фунтов (5 000 руб.) за достижение 110° западной долготы.

Первым отправился пробовать счастье капитан Джон Росс. В 1818 г. английское правительство предоставило ему два корабля. Помощником Росса был назначен молодой лейтенант Эдуард Парри.

Джон Росс вместе с Парри пробрался через Ваффинов пролив. Встретив на севере плавающие льды, Росс повернул на запад и поплыл по свободному от льда Ланкастерскому проливу.

Таким образом, Росс случайно попал на надлежащий путь, ведущий в Великий океан. Но Росс, к общему изумлению спутников, повернул обратно. Он говорил, что видит впереди горную цепь, запирающую выход. В действительности же впереди никаких гор не было! Росс был введен в заблуждение миражем, часто бывающим в полярных странах. Север ревниво хранил свои тайны.

Джон Росс не решился идти вперед и вернулся в Англию. Прибыв на родину, некоторые спутники Росса заявили, что видели впереди себя воды Великого океана и что только трусость Росса помешала сделать великое открытие. Такого мнения был и помощник Росса, Эдуард Парри.

XVIII

Эдуард Парри

Джон Барроу, бывший в это время одним из секретарей английского адмиралтейства, выслушав рассказ Парри о возможной ошибке Джона Росса, сказал:

— Вы согласны доказать, что вы правы и что экспедиция находилась близко у входа в Великий океан?

— Согласен.

— Так готовьтесь к экспедиции на север.

В мае 1819 г. Парри отправился в плавание на двух кораблях «Гекла» и «Грипер». Он направился прямо в Ланкастерский пролив и действительно, вместо фантастических гор, которые Росс назвал

«горам Крокера», нашел широкий водный путь, которым он в короткое время проник через пролив, названный им проливом Барроу, до острова Мельвиль. Загадочных «гор» Джона Росса не существовало!

Но не было близко и Великого океана. Корабли шли все дальше и дальше на запад, но впереди Парри встречал только острова да проливы. Экспедиция достигла наконец 110° зап. долготы, и Парри выиграл таким образом премию в пятьсот фунтов. Но Великого океана не было.

Между тем приближалась зима. Парри не хотел возвращаться назад. Он решил перезимовать на острове Мельвиль и будущей весной продолжать плавание на запад.

Скоро лед сковал пролив Барроу и флотилия очутилась в ледяном плену. Потянулась скучная длинная полярная ночь. Благодаря сравнительно хорошему питанию, гимнастике и развлечениям, зимовка прошла благополучно. Парри торжествовал и готовился к дальнейшему плаванью.

С наступлением лета, когда пролив немного очистился от льда, Парри отправился дальше на запад. Но вскоре он встретил густые массы льда и вынужден был вернуться в Англию, не выполнив взятой на себя задачи.

Правительство выдало Парри премию в пятьсот фунтов, которые он роздал своим матросам.

Парри еще три раза настойчиво атаковал север.

В 1821 г. он отправился на двух судах отыскивать северо-западный проход, но эта экспедиция окончилась неудачей. Он повторил попытку пройти через Ланкастерский пролив и пролив Барроу и в 1824 г., но был вынужден вернуться обратно, не достигнув цели.

Но английское правительство имело доверие к Парри. Поэтому оно предоставило ему и в четвертый раз средства и корабль «Геклу».

На этот раз Парри решил отыскать путь из Атлантического океана в Великий не мимо берегов Америки, а непосредственно через полюс. Парри предполагал дойти до Шпицбергена, а оттуда отправиться к полюсу, и если на полюсе море будет свободно от льда, то пройти в Берингов пролив. Парри верил, что полюс окружает открытое море.

Однако к северу от Шпицбергена Парри встретил сплошные ледяные поля. Тогда он высадился с двадцатью семью спутниками на лед, взял две лодки поставил их на сани и пешком отправился к полюсу! Путь по неровному льду был крайне тяжел. Лодки с санями и провизией тащили посменно. Часто приходилось идти по колена в ледяной воде. Спутники Парри теряли силы. В отряде

началась цынга. Но Парри не хотел сдаваться. Он ободрял уставших и звал их вперед.

Но неожиданно он заметил, что ледяные поля, по которым они шли на север, перемещаются на юг. Лед двигался на юг быстрее, чем они подвигались к северу. Достигши $82^{\circ}45'$ сев. широты, Парри убедился в бесплодности дальнейшего продвижения вперед и вернулся на юг.

XIX

Открытие северного магнитного полюса

Неудачи Эдуарда Парри поколебали даже уверенность Джона Барроу в возможности открытия северо-западного прохода. Но в Англии был один человек, который продолжал думать о севере. Это был Джон Росс.

Росс не мог забыть своего унижения, хотя с тех пор прошло уже десять лет. Злополучные фантастические «горы Крокера» не давали ему покоя, и Росс решил еще раз попытаться найти северо-западный проход. В это время Россу было уже шестьдесят лет.

Но, увы! Правительство не доверяло Россу и не хотело дать ему средств для снаряжения экспедиции.

— Нет, мы не хотим больше рисковать,—холодно, но вежливо ответили старику-капитану в адмиралтействе.

Тогда Джон Росс начал искать деньги у частных лиц. Но никто не хотел дать деньги на рискованное предприятие, тем более, что правительство после экспедиции Парри признало открытие северо-западного прохода делом неосуществимым и отменило назначенную за открытие его премию в двадцать тысяч фунтов.

Но, к счастью Росса, один богатый лондонский купец—Феликс Боот—согласился в конце концов субсидировать экспедицию. Он дал семнадцать тысяч фунтов, и Росс приобрел корабль, который самонадеянно назвал «Виктория» («Победа»).

В мае 1829 г. Джон Росс отплыл из Англии на север, взяв с собой провианта на три года. «Виктория» была паровым судном. Это был первый пароход (колесный), отправившийся в Ледовитое море. До этого времени все экспедиции совершались на парусных судах.

Капитаном «Виктории» был молодой Джемс Росс, племянник Джона Росса, участвовавший в двух экспедициях Парри.

В августе «Виктория» прошла Ланкастерский пролив, и Джон Росс убедился, что действительно никаких гор, виденных им здесь десять лет назад, не было. Он пошел дальше на запад и открыл большой полуостров, который назвал Боотия-Феликс, в честь щедрого жертвователя, давшего средства для снаряжения экспедиции.

Между тем, становилось холодно. На море появились ледяные поля, и плавание стало затруднительным. Росс решил остановиться на зимовку на полуострове Боотия.

Зима прошла сравнительно сносно. Наступила весна и лето (1830), но льды в заливе, где зимовала «Виктория», стояли неподвижно. Росс был в отчаянии. Пришел август, но льды не выпускали «Викторию» из своего плена. Лишь 17 сентября «Виктория» освободилась от льда, но не успел Росс приготовиться к дальнейшему плаванью, как уже 23 сентября корабль был снова скован льдом, и пришлось остаться на земле Боотия на вторую зиму.

Весною 1831 г. молодой Росс с несколькими спутниками предпринял исследование земли Боотия-Феликс и в мае открыл северный магнитный полюс, то-есть то место, где намагниченная стрелка компаса становится вертикально.

Место северного магнитного полюса оказалось под $70^{\circ}5'$ сев. широты и $96^{\circ}46'$ зап. долготы. Росс воздвиг на месте магнитного полюса небольшую пирамиду высотой в 56 футов. В пирамиду он вложил в железной коробке акт о своем открытии.

Освободившись от ледяного плена в конце августа 1831 г., «Виктория» на следующий же день была снова затерта льдами. Путешественникам пришлось устраиваться на третью зимовку. Но припасы приходили уже к концу. Кроме того, судно от долгого пребывания во льдах пришло почти в полную негодность. Росс вынужден был его бросить.

Весною 1832 г. путешественники отправились пешком на юг, таща за собою челноки для перенравы через реки и проливы. Дорога была трудная, приходилось перебираться через ледяные горы, среди путешественников было много больных, которых приходилось везти на санях. Все это тормозило продвижение вперед. Полярное лето быстро прошло. Снова надвигалась суровая зима, а конца ледяной пустыни не было видно. Приходилось устраиваться на четвертую зимовку.

К счастью для Росса и его спутников, они отыскали на Земле Кокберн хижину, в которой зимовал Парри в 1824 г. Здесь Росс нашел продукты, оставленные Парри. Несмотря на то, что продукты пролежали в хижине целых восемь лет, они были в хорошем состоянии. Эти припасы спасли Росса и его спутников от голодной смерти.

Весной 1833 г. путешественники снова отправились в путь. Росс предполагал, что в Ланкастерском проливе они могут встретить какое-нибудь китоловное судно, которое доставит их в Англию. Но вот и Ланкастерский пролив. Широкая водная поверхность преградила им дальнейший путь. Но пролив был пустынен. Нигде не виделось

даже признаков китобоев. Между тем, припасы подходили к концу, все было крайне изнурено. Отчаяние охватывало наиболее храбрых.

— Следите все время, не увидите ли где-нибудь парус на море, давайте сигналы,—говорил Росс спутникам.

Но каждый из участников и без приказаний Росса с напряжением всматривался в морскую даль. Однако дни проходили за днями. Путешественники напрасно напрягали зрение и слух. Кругом царила невозмутимая тишина.

Наступил август. Снова начались холода. Приходилось заботиться о новой зимовке. Но провианта не было, почти все были больны и еле держались на ногах от истощения. Неумолимая смерть стояла перед горстью людей, затерянных в полярной пустыне.

Однажды ранним утром, когда утомленные путешественники еще спали, вахтенные заметили на море парус.

— Корабль!.. Корабль!..—закричали они...

Джон Росс, разбуженный криком, быстро вскочил, схватил подзорную трубу и стал смотреть на море. Действительно, на горизонте виднелось какое-то судно.

Через минуту все были на ногах. Каждый старался привлечь внимание далекого желанного спасителя. Начали жечь порох, поднимать и опускать на шесте паруса, некоторые сели в челноки и поплыли навстречу. Но корабль, как мираж, через час скрылся из вида. Надежда на спасение исчезла...

Однако через несколько часов на море показался новый корабль. Все вскочили, стали кричать, махать руками, бегать по берегу. В подзорную трубу Джон Росс скоро заметил, что с корабля спускают лодку. Они были замечены! Вдох облегчения вырвался из груди у старого Росса, слезы радости заблестели у всех на глазах. Еще час—и лодка с корабля была уже у берега.

— Вы потеряли свое судно?—спросил капитан корабля Росса и его спутников, думая, что перед ним какие-то китоловы.

— Да,—ответил Джон Росс,—а вы кто такие?

— Мы «Изабелла» из Гулля, прежний шкут¹⁾ капитана Джона Росса.

— А здесь сам капитан Росс!—воскликнул Джон Росс.

— Как? Джон Росс уже умер несколько лет назад.

— Нет, пока я еще жив,—отвечал Росс.

Скоро все выяснилось. «Изабелла», на которой Джон Росс 15 лет назад совершил свое первое полярное плавание, была послана правительством для разыскания следов экспедиции Росса. Все считали ее давно уже погибшей. И вдруг, неожиданно, среди полярной пустыни, участники экспедиции были отысканы живыми.

1) Шкут—старинное название шхуны.

В октябре 1833 г. путешественники прибыли в Лондон. На этот раз Джон Росс был встречен восторженно. Эта встреча не походила на первую. Джон Росс оказался отважным мореходом и неустрашимым путешественником.

XX

Джон Франклин

После экспедиции Джона Росса в 1829—33 гг. английское правительство не решалось посылать новые экспедиции на север, и только в 1844 г. был снова поднят вопрос о северо-западном проходе. В 1843 г. капитану Джеймсу Россу, племяннику Джона Росса, удалось на двух прекрасно оборудованных парходах «Эребус» и «Террор» открыть южно-полярный материк.

Вся Англия была охвачена восторгом. В парламенте были по этому поводу горячие прения. Но после этих прений престарелый секретарь адмиралтейства Джон Барроу внес запрос:

«Как обстоит дело с северным проходом?»

Открытие северного пути имело бы для Англии более реальные интересы, чем открытие далекой Антарктиды. Парламент согласился с этим и постановил снарядить экспедицию на север.

Но кто будет руководить этой экспедицией? Кто захочет еще раз попытаться решить великую географическую задачу, которую не могли разрешить столько смелых мореплавателей?

В адмиралтейство явился адмирал Джон Франклин и выразил желание стать во главе полярной экспедиции.

— Но ведь вам шестьдесят лет?—сказали в адмиралтействе Франклину.

— Нет,—ответил Франклин,—мне еще только пятьдесят девять.

Адмиралтейство не возражало и предоставило в его распоряжение оба пархода—«Эребус» и «Террор»,—на которых Джеймс Росс только что вернулся из южной полярной области.

Франклин взял с собой припасов на три года. Экипаж обоих парходов состоял из 143 человек. Сам Франклин был опытный путешественник. Еще в 1820 г. он совершил большое сухопутное путешествие по северу Америки и провел там зимовку в суровых условиях.

Правительство предписало Франклину идти через Ланкастерский пролив и пролив Барроу до острова Мельвиль, а оттуда попытаться найти путь к Берингову проливу. Первым портом для отдыха Франклин наметил Гонг-Конг в Китае.

В начале июля парходы Франклина были на виду острова Диско, у западного побережья Гренландии. Отсюда сопровождавшее экспедицию транспортное судно пошло обратно в Англию с рапортом Франклина. С этим же судном члены экспедиции послали письма

своим близким. Пришлось отправить также троих членов экспедиции, сильно заболевших. Франклин отослал прощальное письмо жене и дочери, в котором писал:

«Надеюсь, что мои милые жена и дочь не будут бояться за нас и что им не придется ждать нас дольше, чем мы рассчитываем».

В июле Франклин вышел в Ланкастерский пролив. Настроение экипажа было бодрое. 26 июля на самом севере Ланкастерского пролива экспедиция встретила китоловное судно.

— Благоденствует Англия и скажите, что у нас все благополучно, — говорил Франклин капитану китоловного судна.

«Эребус» и «Террор», имена которых обозначали «Ад» и «Ужас», пошли дальше на север, навстречу льдам и неизвестности...

Прошел год. В Англии стали беспокоиться насчет Франклина. Об «Эребусе» и «Терроре» не было никаких известий.

Прошел еще год. Беспокойство за судьбу экспедиции возрастало. Правительство обещало китоловам награду, если кто-нибудь из них доставит сведения о судьбе экспедиции, но китоловы, ходившие в Ланкастерский пролив, не знали ничего.

Прошел третий год. Старик Джон Росс, сам проводивший четыре зимовки в полярных странах, подал правительству докладную записку, требуя немедленного снаряжения спасательной экспедиции. Парламент постановил послать три экспедиции сразу. Одна из этих экспедиций, под начальством Джемса Росса, должна была идти по пути Франклина, второй, под начальством Генри Келлета и Томаса Мура, было предписано пройти навстречу экспедиции Росса из Берингова пролива вдоль северного побережья Америки, а третьей, сухопутной экспедиции, под начальством Джона Рэ и доктора Ричардсона (спутники Франклина в его первой экспедиции), было предложено обследовать побережье Северной Америки на восток от устья реки Мекензи.

Однако все эти экспедиции не добились никаких результатов. Франклин и его спутники исчезли бесследно среди полярной пустыни. Тогда английское адмиралтейство приняло более энергичные меры: оно назначило награду в 20 000 фунтов (200 000 рублей) за спасение Франклина и его спутников и половину этой суммы — за доставку достоверных сведений о их судьбе. Одновременно с этим жена Франклина назначила награду в 3 000 фунтов (30 000 рублей) тому, кто привезет известие о судьбе ее мужа.

XXI

По следам Франклина

Весной 1850 года на поиски Франклина и его спутников отправилось несколько экспедиций. Коллинсон и Мак-Клор должны были

обследовать побережье Америки со стороны Берингова пролива, экспедиции Аустина, Омманея и Осборна направились к проливу Барроу.

Престарелый 74-летний Джон Росс отправился к каналу Веллингтона. Там же производили розыски Франклина два корабля, снаряженные американским купцом Генри Гриннелем.

В общей сложности в 1850 г. на поиски Франклина было отправлено 16 кораблей. Со спасательных судов время от времени делались выстрелы из пушек, бросались в море многочисленные бутылки с письмами, на береговых скалах и утесах вырезывались надписи, а в хорошо защищенных местах оставлялись запасы одежды и провианта. В полярной тундре ловили песцов и надевали на них металлические ошейники с надписями, в той надежде, что, быть может, некоторые песцы будут убиты оставшимися в живых путешественниками.

Но все было напрасно. Единственно, чего добились все эти экспедиции,—это отыскание первых несомненных следов гибели экспедиции Франклина. Эти мрачные следы были найдены на острове Бичи. Могила трех матросов, пустая бочка и несколько кусков железа...

Спустя некоторое время Джон Рэ, начальник сухопутной экспедиции, нашел на берегу Земли Уоллестона кусок флага одного из судов Франклина.

Это были единственные результаты всех спасательных экспедиций.

В 1853 г. английское адмиралтейство приказало вычеркнуть имена Франклина и его спутников из судовых списков английского флота, как умерших. С начала экспедиции прошло восемь лет, и, конечно, Франклин и сто сорок один человек, отправившихся с ним, не могли быть живы!

Правительство решило, что оно сделало все, что было возможно, тем более, что военные суда ему были нужны для Крымской войны (с Россией).

Но в 1854 г. адмиралтейство получило от члена «Торговой компании Гудзонова залива»—доктора Рэ—сенсационное извещение. На полуострове Боотия доктор встретил несколько эскимосов, которые рассказали ему, что летом три года назад они были на Земле короля Вильгельма и видели там большую толпу белых людей. Эти люди были изнурены, в рваной одежде. Они с трудом тащили на себе к югу большие тяжелые сани. Они объяснили эскимосам, что идут к Рыбной реке и хотят плыть на родину.

Хотя английское правительство и было занято в это время Крымской войной, но оно, тем не менее, сочло нужным послать в 1855 г. небольшую сухопутную экспедицию на север Америки, к Рыбной реке. Экспедиция эта не узнала ничего нового,—если не считать

отобранных у эскимосов на Рыбной реке серебряных вещей, принадлежавших Франклину и его спутникам.

Было ясно, что экспедиция Франклина погибла. Но как и где? Жена Франклина не могла успокоиться. Она хотела знать во что бы то ни стало, что случилось с ее мужем и его товарищами, и не осталось ли после них каких-нибудь записок или писем.

Полярные исследователи наперерыв предлагали жене Франклина свои услуги. Она выбрала одного из них—Мак-Клинтока, купила небольшой пароход «Фокс», и на этом пароходе Мак-Клинток отправился в июле 1857 г. на далекий север узнавать правду о судьбе Франклина.

XXII

Страшные вѣсти

Прошло больше двух лет после того, как Мак-Клинток отправился на «Фоксе» на север. Многие думали, что и он сделался жертвой полярных льдов.

Но вот однажды, в конце сентября 1859 г., у английских берегов показался «Фокс». На его борту не было ни одного из участников Франклиновской экспедиции, но Мак-Клинток привез с собой письменный документ, свидетельствовавший о их гибели.

Мак-Клинток отыскал на Земле Вильгельма эскимосов, которые рассказали ему о двух больших кораблях, виденных ими на Земле Вильгельма. Одно из этих судов затонуло, другое было затерто льдом. Белые люди забрали с собой лодки и ушли к Рыбной реке, где и умерли. Эскимосы нашли их тела. Несколько вещей, взятых ими у белых, эскимосы показали Мак-Клинтоку. Он купил эти вещи у эскимосов—это были тарелки, ножи, вилки, несколько форменных пуговиц. Переводчик показал эскимосам книжку и спросил—не находили ли они подобных вещей на судне.

— Теперь нет,—отвечали эскимосы,—а прежде много, много...

Мак-Клинток предпринял поиски погибших и в одном месте, где ветер сдул снег с земли, нашел человеческий скелет. Одежда на скелете была в лохмотьях, скелет лежал лицом вниз. Очевидно, человек умер на ходу—шел, упал и скончался...

Недалеко от скелета лежала записная книжка и несколько писем, но сырость окончательно уничтожила то, что в них было написано.

В это же время помощник Мак-Клинтока, лейтенант Гобсон, сделал другое открытие. Он нашел остатки трех палаток, затем еще остатки жилья. Здесь лежала жестяная коробка, внутри которой обнаружили неписанный листок бумаги.

Рассказ был не длинен. В бумаге сообщалось, что экспедиция зимовала вторую зимовку под 70° 5' сев. широты и 98° 25' зап.

долготы. Все благополучно. Но на краю этой бумаги уже другой рукой было приписано:

«25 апреля 1848 г. «Террор» и «Эребус» покинуты 22 апреля в 15 милях к NNW от этого пункта после того, как суда простояли во льду с 12 сентября 1846 г. Офицеры и матросы в количестве ста пяти человек под командой капитана Крозье сошли на берег под 69° 37' 42" сев. широты и 98° 04' зап. долготы».

Затем следовала приписка:

«Сэр Джон Франклин умер 11 июня 1847 г. Общее число умерших по сей день—9 офицеров и 15 матросов».

Бумага была подписана капитаном Крозье и старшим офицером Фиц-Джемсом. Внизу подписи Крозье была сделана пометка: «Отправляюсь завтра, 26-го, к Рыбной реке».

Лейтенант Гобсон, прочитав этот документ, немедленно же отправился к Рыбной реке. Но ему не удалось напасть на след Крозье. Лишь через несколько дней в одной бухте, названной им бухтой «Эребуса», он нашел лодку с двумя скелетами—один из умерших лежал на скамейке, а другой на дне лодки.

Лодка стояла на больших саях. Около нее валялись два заряженных ружья, а в саях находились: одежда, инструменты, немного чая и шоколада, книги, пять карманных часов и некоторые вещи самого Франклина.

Это было все, что осталось от экспедиции...

Вот что рассказали Мак-Клинток и лейтенант Гобсон жене Франклина. Но это очень мало говорило об этапах полярной драмы, самой страшной из всех трагедий, когда-либо происходивших в Арктике. Покров тайны продолжал скрывать страшную историю. И поэтому нашлись новые смельчаки, попытавшиеся узнать жуткую правду.

XXIII

Полярная трагедия

Находки Мак-Клинтока и Гобсона приоткрыли лишь небольшой уголок полярной драмы. Но каковы же были все этапы этой трагедии? Невозможно, чтобы Франклин и его спутники не оставили после себя записок и рассказов о своем печальном путешествии. Пока они были на судах, они должны были вести путевые журналы и дневники. Неужели от ста сорока людей за два—даже за три года их пребывания на севере остались только эти немногие строки, найденные лейтенантом Гобсоном.

А эскимосы, обитатели тех мест, где происходила трагедия? Неужели они не могли рассказать о гибели белых людей больше того, что они рассказали Мак-Клинтоку?

Эти мысли не давали покоя одному американскому журналисту — Фрэнсису Галю. И Галь решил продолжать поиски остатков Франклиновской экспедиции и выяснить все обстоятельства гибели Франклина и его спутников.

В 1859 г. Галь отправился на север Америки и поселился среди эскимосов с целью выучиться говорить эскимосскому языку и выспросить лично все, что туземцы знали о гибели белых. Десять лет Галь провел среди эскимосов, живя их жизнью и кочуя вместе с ними по Земле Вильгельма, где Мак-Клинток и Гобсон сделали свои находки.

Но и Галю, несмотря на все его старания, немного пришлось узнать от эскимосов. Некоторые вообще не видели белых людей, некоторые же из бывших свидетелей их гибели уже умерли. Галь только понял, что экспедиция Франклина, после его смерти, разбилась на несколько партий, которые разбрелись в разные стороны.

Один из эскимосов рассказал журналисту, что многие из них неоднократно ходили на брошенный во льдах корабль, стучали в стены, но не получали ответа. Однажды несколько эскимосов пробили обшивку и проникли внутрь корабля. Там, в одной из кают, они нашли труп человека, сидевшего за столом и склонившегося над пустой миской. Одна эскимоска сказала Галю, что видела высокого белого человека, который сидел на берегу моря, подпирая голову руками; когда эскимоска подошла к нему и спросила, что он за человек, тот поднялся, хотел было что-то сказать, но тут же упал и умер.

Это было все, что узнал Галь. С этими открытиями он вернулся в Соединенные Штаты.

После Галья, казалось, все поиски следов Франклиновской экспедиции должны были прекратиться. Но полярная драма все еще продолжала волновать умы, хотя уже и прошло больше двадцати лет со времени гибели Франклина.

В 1878 г. американец Шватка отправился на север и занялся исследованием Земли Вильгельма. Хотя уже тридцать лет прошло после катастрофы, но эскимосы все еще помнили о голодных белых, которые шли на юг. Некоторые из них будто бы остановились на восточном берегу полуострова Аделаиды, где и умерли. Место их смерти с тех пор называется Голодной Бухтой.

На Земле Вильгельма Шватка нашел открытую могилу со скелетом. По серебряной медали, лежавшей около скелета, Шватка узнал, что это были останки лейтенанта Ирвинга, который получил медаль в школе за сделанные им математические работы.

В другом месте Шватка нашел под камнем бумагу, на которой была нарисована рука с указательным пальцем. Бумага лежала так,

что палец указывал на юг. Кто это сделал? Человек, который не умел писать или который не мог больше писать?..

Шватке удалось узнать от эскимосов, что найденные ими книги и тетради были отданы детям «играть» и давным-давно уничтожены.

И вот исчезли последние следы Франклиновской экспедиции. Север не хотел раскрыть тайну своих жертв и похоронил их трупы под покровом вечных снегов.

С экспедицией Шватки закончились все, так называемые «Франклиновские экспедиции». Больше уже не было охотников отыскивать в полярной пустыне следы злополучной экспедиции.

Спасательные «Франклиновские экспедиции» неожиданно поставили вопрос о завоевании полюса. Дело в том, что некоторые экспедиции в поисках Франклина и его спутников заходили далеко на север и заметили, что к северу льдов становилось на море все меньше и меньше. Американский доктор Кент Кэн, отправившийся в 1853 г. на поиски экспедиции Франклина, достиг $78^{\circ} 30'$ сев. широты и заметил к северу от пролива Смита свободное от льда море.

Это открытие как будто подтверждало старую теорию о том, что море вокруг полюса, согреваемое, быть может, теплым течением Гольфштрема, свободно от льда. Холодный север снова манил исследователей, и перед воображением мореплавателей вставал таинственный полюс, место, «вокруг которого все вертится», где летом бывает почти шестимесячный сплошной день и солнце совершает полный круг по небосводу, а зимою, наоборот, царит шестимесячная полярная ночь.

XXIV

Восемь месяцев на плавающей льдине

Существование свободного моря около полюса признавал и известный в то время немецкий географ Август Петерман. Но он считал, что полюса легче всего достигнуть со стороны Шпицбергена, а не через пролив Смита. Под влиянием Петермана в полярных исследованиях решили принять участие и немцы.

Летом 1869 г. из Бремена на север отправились два парохода— «Германия» и «Ганза». Цель экспедиции была не открытие полюса, а лишь подготовительная разведка и исследование восточного побережья Гренландии.

Вскоре сильная буря разъединила суда, и «Ганза» 5 сентября была захвачена льдами. Так как напор льда все усиливался и опасность, что корабль будет раздавлен, все возрастала, капитан «Ганзы» решил выбросить продовольствие и припасы на лед и со всем экипажем покинуть судно, чтобы, перейдя на большую льдину, попытаться добраться до южного берега Гренландии.

Едва удалось выбросить на лед самое необходимое, как «Ганза» начала тонуть, сжимаемая льдами. С огромным трудом удалось собрать наиболее нужные вещи, так как льдины быстро расходились.

Пловучую льдину, на которой находились мореплаватели, понесло вдоль восточного побережья Гренландии. Семь месяцев носились мореплаватели по Ледовитому морю на своем ненадежном ледяном острове, ожидая неминуемой гибели.

Льдина была сравнительно небольшого размера, не более километра в длину. Толщина ее равнялась пятнадцати метрам, однако, над уровнем воды она возвышалась всего на полтора метра. К счастью для путешественников, они успели снять с парохода три шлюпки. Шлюпки все время держались в полной готовности, чтобы в случае крайней опасности сейчас же сесть в них и попытаться плыть на юг.

До января 1870 г. мореплаватели чувствовали себя на ледяном плоту относительно спокойно. Однако, в середине января лед стал давать огромные трещины. Однажды утром вахтенный матрос вбежал в палатку, где жили путешественники, с криком: «наша льдина попала на мель».

Все схватили заранее приготовленные мешки с сухарями и меховые одежды и бросились из палатки. На море свирепствовала буря. Волны ударялись о льдину, грозя смыть и людей, и лодки, и палатки. Разъяренный океан бросал огромную льдину, как ореховую скорлупку.

Казалось, гибель была неизбежна.

Внезапно раздался страшный треск, и льдина раскололась на две части. Водопад холодной воды обрушился на путешественников, и лишь кое-как удалось им спустить на воду одну из шлюпок. В этой шлюпке успела поместиться только половина путешественников. Остальные замешкались на обломках льдины.

Не успела шлюпка отплыть десятков метров, как пловучие льды зажали ее в свои могучие объятия. Буря не прекращалась, и путешественники с величайшим трудом выбрались опять на свою льдину, пожертвовав лодкой.

Льдина, на которой расположились путешественники, имела теперь всего шагов триста в длину да столько же в ширину. Продовольствие подходило к концу, топлива не было, и все страдали от голода и холода.

Только в феврале погода переменилась к лучшему. Но если потеплело в воздухе, то зато льдину носило по океану, как щепку. То и дело грозило столкновение с ледяными горами.

В мас льдину принесло к южному берегу Гренландии. Впереди показалось свободное от льда море, вдали виднелся берег. Однако

представлялось все еще рискованным покинуть льдину и высадиться в лодки. Лодки могли быть опять зажаты льдами.

Но больше ждать путешественники уже не могли. Продовольствие было на исходе. Вместо одежды на теле болтались клочки мокрых тряпок и шкур.

И тогда, когда другого выхода не было, было принято решение: садиться в лодки. С надеждой отчаяния взялись за весла и отправились в путь—тяжелый путь, который почти не давал надежды на спасение.

Лавируя между пловучими льдинами, злосчастные мореплаватели 13 июня достигли датской стоянки в Гренландии—Фридериксталя,—откуда датский бриг доставил их в Копенгаген.

Судьба другого парохода—«Германия»—была более счастлива. «Германия», капитаном которой был известный ученый Кольдевей, пробилась через льды к северу, и Кольдевей остановился на зимовку у берегов Гренландии. Весною Кольдевей вместе с Пайером предпринял санную экспедицию и достиг 77° сев. широты. Так далеко не заходил еще никто. Летом 1870 г. «Германия» вернулась в Европу с богатым запасом научных сведений о полярной области.

XXV

Трагедия экипажа парохода „Полярис“.

После того, как американец Бент Кэн, руководитель одной из спасательных «Франклиновских экспедиций», распространил слух, что на севере пролива Смита он видел открытое море, американцы поставили своей целью достичь северного полюса.

Еще в 1860—61 г. доктор Исаак Гэс, один из спутников Кэна по экспедиции 1853 г., решил продолжать его дело. На небольшой шхуне «Соединенные Штаты» он направился через пролив Смита на север. Гэс был вынужден остановиться на зимовку несколько южнее того места, где зимовал Бент Кэн.

Весной 1861 года Гэс со своими спутниками отправился по льду на север и с нечеловеческими усилиями достиг 81° 30' сев. широты. Здесь он увидал далеко на севере темную полосу воды. Со своими измученными спутниками и собаками Гэс не мог добраться до открытого моря, хотя и был уверен, что эта полоса воды на горизонте была свободным полярным морем.

Междоусобная война американцев прекратила временно снаряжение полярных экспедиций, но 1871 г. правительство Соединенных Штатов послало новую экспедицию для открытия полюса. Начальником этой экспедиции был назначен капитан Галль, исследовавший несколько лет перед этим Землю Вильгельма.

Галль твердо верил в успех экспедиции. Свой пароход он назвал «Полярисом», то-есть «Полярной Звездой». В июне 1871 г. «Полярис» вышел из Нью-Йорка и направился на север. Экипаж «Поляриса» состоял из 20 человек белых и 8 эскимосов.

«Полярис» прошел через Баффинов залив и направился далее на север. На море были плавающие льды, но Галль находил между льдинами проходы, и к концу лета ему удалось достигнуть 82° сев. широты; до этой широты не доходил ни один из предыдущих путешественников.

Галль хотел было плыть дальше, но когда «Полярис» вошел в плывучие льды, часть команды отказалась продолжать путь. Галль вынужден был вернуться. Наладив для экипажа зимовку, он в сопровождении нескольких человек отправился к полюсу по льду на собаках. Но холод был настолько силен, что пришлось вернуться ни с чем на место зимовки. Через несколько дней Галль заболел и умер.

Смерть начальника экспедиции была страшным ударом. Дисциплина, и раньше стоявшая не высоко, стала падать еще больше, и вскоре среди экипажа возникли распри.

Летом 1872 г., когда судно освободилось из ледяного плена, решено было плыть в обратный путь. Но при выходе из гавани «Полярис» попал в плотное кольцо льдов. Во льдах «Полярис» простоял до осени. В октябре кольцо льдов стало сжиматься, и капитан приказал выносить на лед припасы и вещи.

Обезумевшая от ужаса команда хватала все, что попадалось под руки, и выбрасывала на лед. Часть экипажа принимала внизу сбрасываемые с парохода вещи.

Вдруг раздался страшный треск, точно льдину взорвало, и она мгновенно отделилась от парохода и понеслась по морю. На льдине осталось 19 человек с помощником начальника экспедиции, штурманом Тэйзоном. Среди них было пять эскимосских детей.

Невольные путешественники имели на льдине очень немного съестных припасов и топлива. Для защиты от ветра и непогоды они устроили из снега несколько хижин. Было две лодки, но одну из них матросы разрубили на дрова, несмотря на то, что штурман Тэйзон убедительно просил не рубить лодку, так как она может пригодиться. Но полубезумевшие люди не слушали.

26 октября путешественники увидели в последний раз солнце. Наступила длинная полярная ночь. Начались бури и мятели. Ледяной плот то и дело сталкивался с другими льдинами. Провизия истощилась. Люди голодали. В декабре одному эскимосу удалось убить случайно попавшую на льдину лисицу. Лисицу съели сырой— но ни одного кусочка не дали Тэйзону.

19 января показалось солнце. Этот день был настоящим праздником. Один эскимос убил тюленя, и призрак голодной смерти удалился от истощенных людей.

Обитатели льдины походили на живые скелеты. Один из эскимосских ребятишек, увидя штурмана Тэйзона в первый раз при дневном свете, воскликнул:

— Знаешь что? Я вижу все твои кости!

Приход весны немного подбодрил несчастных. Они целыми днями грелись на солнце. Но вместе с теплом пришла и новая беда. Льдина начала быстро таять. Она стала тонуть под грузом людей. Пришлось сесть в лодку и перебраться на другую льдину, больших размеров.

Наконец 28 апреля путешественники увидели на море пароход, — но с парохода не заметили людей на льдине и прошли мимо. Надежда на спасение сменилась отчаянием.

Через несколько часов пароход снова показывается на горизонте. Путешественники спускают на воду лодку и плывут к нему. Но пароход продолжает идти на всех парах — и скоро скрывается из вида.

Еще несколько часов — и пароход опять на горизонте. Штурман Тэйзон распоряжается стрелять из ружей. Пароход продолжает идти своим путем. Несчастные открывают «ураганный огонь», беспощадно уничтожая запасы пороха...

Выстрелы были услышаны, и через час пароход был уже около льдины. Это был китолов «Тигрица». В несколько минут пассажиры льдины были переправлены на его палубу. Большинство из спасенных не могли ходить от слабости и истощения.

«Никогда в жизни, — писал штурман Тэйзон в своем дневнике, — я не ел ничего более вкусного, чем та сушеная рыба с картофелем, которую дали нам на завтрак».

Плавание на льдине Тэйзона и его товарищей продолжалось шесть с половиной месяцев.

Оставшиеся на «Полярисе» 14 человек также не погибли. Затертый льдами «Полярис» не мог идти на юг, и команда осталась зимовать. Зимой льды окончательно раздавили пароход, и команда поплыла на юг на двух лодках. Через двадцать дней плавания путешественники были подобраны случайным китоловным судном.

XXVI

Экспедиция Нерса

После неудачной экспедиции «Поляриса» Соединенные Штаты прекратили снаряжение полярных экспедиций; инициатива в области полярных исследований снова переходит в руки англичан.

В 1875 г. Лондонское Географическое Общество снарядило первую английскую экспедицию для открытия северного полюса. Эта экспедиция должна была продолжать исследования Галля. Начальником ее был назначен капитан Джордж Нерс, принимавший участие в поисках Франклина и бывший капитаном знаменитого корабля «Челленджер», на котором исследовались глубины Великого океана.

Экспедиция отправилась на двух судах: «Алерт» и «ДисCOVERи». Капитанами были опытные моряки и исследователи: Маркгэм и Стефенсон.

Оба парохода первоначально направились к проливу Смита и с большим трудом достигли места зимовки «Поляриса». Отсюда «Алерт» и «ДисCOVERи» продвинулись еще далее на север и зазимовали у берегов земли Гранта.

Весной 1876 года экспедицией были выполнены три больших санных поезда вдоль берегов земли Гранта и земли Гринель.

Капитан Маркгэм и несколько его спутников с невероятными усилиями добрались до $83^{\circ} 20\frac{1}{2}'$ сев. широты. Такой широты до этого времени не удавалось достигнуть ни одному исследователю. Путешественники пробыли в пути два месяца и совершенно выбились из сил. Они, без сомнения, погибли бы среди ледяной пустыни, если бы навстречу им с «Алерта» не был выслан спасательный отряд.

Видя невозможность достижения полюса, Нерс решил отправиться в обратный путь. Цынга свирепствовала среди экипажа и унесла три жертвы. Нерс пришел к убеждению, что полюс недостижим, и с первого же телеграфного пункта послал Лондонскому Географическому Обществу краткую телеграмму: «North Pole impracticable» («Северный полюс недостижим»).

И вот на очередь снова выдвигается вопрос о северо-восточном проходе мимо берегов Азии.

XXVII

Северо-восточный проход.—Экспедиция Норденшильда

Экспедиции «Поляриса» и «Алерта»-«ДисCOVERи» разрушили легенду о свободном море около полюса, а «Франклиновские экспедиции» доказали невозможность плавания по северо-западному проходу. Вполне естественно, что мысль исследователей снова обратилась на северо-восток. Северо-восточный проход стоял попрежнему неразрешенной загадкой. Уже давно никто не пытался пройти им. И вот туда начинают стремиться неустрашимые мореходы.

В 1873 г. с целью отыскания северного пути из Европы в Великий океан отправилась австрийская экспедиция Вейпрехта и Пайера.

Но их пароход «Тегетгоф» был затерт льдами и, скованный ими, носился по волнам Ледовитого моря.

Весной 1874 г. Пайер с несколькими товарищами высадился на лед и добрался пешком до берега какой-то неизвестной земли. Земля эта оказалась архипелагом многочисленных островов, который назван был Пайером в честь австрийского императора «Землей Франца-Иосифа».

В конце концов «Тегетгоф» был окончательно раздавлен льдами, и несчастные путешественники с большим риском и после многих приключений добрались до Новой Земли, где встретили русских промышленников.

Гибель «Тегетгофа» не остановила, однако, дальнейших попыток отыскания северо-восточного прохода. Летом 1875 г. шведский ученый Эрик Норденшильд на маленьком китобойном судне «Прэвен» («Попытка») прошел от берегов Норвегии в устье реки Енисей. В 1876 г. Норденшильд повторил свое плавание на пароходе «Имер». И это плавание оказалось вполне удачным, хотя в Карском море и пришлось встретиться со льдами.

Двукратное удачное плавание вдоль северных берегов Европы и западной Сибири привело Норденшильда к мысли открыть северо-восточный проход в Великий океан. На средства, отпущенные шведским правительством, стокгольмским купцом Диксоном и русским промышленником Сибиряковым, Норденшильд снарядил специально построенный для экспедиции пароход «Вега».

22 июня 1878 г. «Вега» вышла из шведского порта Карльскрона в свое дальнейшее плавание. До устья Лены «Вега» шла в сопровождении русского парохода «Лена». В половине августа «Вега» благополучно миновала мыс Челюскин, а в начале сентября прошла мимо Чаунской губы и Шелагского мыса (на Чукотском полуострове).

В конце сентября на море появились льды. Начались морозы, и Норденшильд вынужден был остановиться на зимовку, не дойдя всего лишь нескольких десятков миль до Берингова пролива, где море не замерзает так рано.

Но льды не хотели пропустить «Вегу» дальше к востоку, и путешественникам пришлось зазимовать близ Шелагского мыса. Потянулась скучная, длинная зима. Норденшильд читал товарищам лекции о прежних полярных путешествиях, на льду был устроен каток. Нередко на «Вегу» приезжали в гости чукчи. Мореплаватели, в свою очередь, ездили в гости к чукчам, изучая их быт и нравы.

Путешественники провели на зимовке, среди льдов, триста суток. Только в койфе апреля 1879 г. явились первые вестники весны — чайки и гаги. Норденшильд начал было готовиться к дальнейшему плаванью, как вдруг в мае наступили холода, и лишь в конце

июня пошел первый дождь и в тундре показалась зелень. Но и эти признаки были обманчивы. Море продолжало оставаться покрытым льдом. Только 18 июля при сильном южном ветре море вскрылось от льда. Норденшильд отдал приказ разводить пары, и в тот же день «Вега» направилась на восток.

20 июля «Вега» миновала мыс Восточный и вошла в Берингов пролив. Вопрос о северо-восточном проходе, после более чем трехсотлетних попыток, был блестяще разрешен. «Вега» прошла через север в Японию, Китай, Индию, и через Суэцкий канал вернулась в Европу.

Однако северо-восточный путь потребовал еще много жертв, и вопрос о практическом значении этого пути не разрешен вполне, как это мы увидим, еще и в наши дни.

XXVIII

Два года в ледяном плену

Пять недель после того, как счастливейшая полярная экспедиция прошла через Берингов пролив в Великий океан, через этот же пролив на север прошла другая—самая несчастливая экспедиция, какую знает история. Это была американская экспедиция лейтенанта Де-Лонга. Пароход экспедиции назывался «Жаннета».

Эта экспедиция была послана редакцией газеты «Нью-Йоркский Герольд» для розысков Норденшильда. В Европе и Америке ничего не знали о Норденшильде во время его зимовки, и многие считали, что «Вега» погибла во льдах. Для выяснения этого вопроса и для оказания помощи оставшимся в живых участникам экспедиции и отправился Де-Лонг.

Отправляясь на север, Де-Лонг ставил себе двойную задачу: оказать помощь Норденшильду, а если окажется, что Норденшильд не нуждается в помощи,—отправиться на северный полюс.

Достигнув места, где зимовала «Вега», и узнав, что Норденшильд благополучно прошел северо-восточный проход, Де-Лонг направился на север, чтобы достичь полюса со стороны Сибири.

Но скоро на море показались густые льды, и 6 сентября 1879 г. «Жаннета» очутилась в ледяном плену. Надежды на скорое освобождение не было. Кругом растилалось необозримое ледяное море.

«Очень подходящая местность для тех, кто хочет научиться терпению»,—пишет Де-Лонг в своем дневнике.

Полярная природа действительно приучала к терпению. «Жаннета» пробыла среди льдов двадцать два месяца, все время медленно подвигаясь вместе со льдами на северо-запад. Иногда лед так плотно сжимал пароход, что весь корпус трещал и палуба выгибалась.

Однако Де-Лонг и его спутники, несмотря на весь ужас их положения, не теряли надежды на спасение. Де-Лонг старался поддерживать бодрость духа в себе и в других. Каждый день от 11 до 1 часу весь экипаж выходил на лед гулять или играть в футбол. По вечерам устраивали общее чтение, веячески старались развлекать друг друга.

В январе 1880 года на пароходе образовалась течь. Приходилось непрерывно откачивать воду. Семнадцать месяцев не переставая работали насосы. Люди засыпали под этот шум, просыпались с ним и целый день слушали его.

Лето 1880 года было необыкновенно суровое. Льды вокруг «Жаннеты» не расходились. Надежды рушились, и экипажем начинало овладевать отчаяние. Особенно угнетала всех бесконечная полярная тишина.

«Никогда в жизни,—пишет Де-Лонг в дневнике,—я не представлял себе тишины, какая может царить в этих ледяных пустынях, когда нет ветра. Здесь так тихо, что можно положительно сойти с ума...»

Зима 1881 г. была очень сурова. Почти постоянно свирепствовали сильные бури. В каютах было сыро и холодно. Здоровье экипажа, уже расшатанное первой зимовкой, становилось все хуже. Почти половина экипажа постоянно болела.

Однажды весной путешественники вдруг увидели вдали два небольших островка. Немедленно была снаряжена санная экспедиция на острова, и эти брошенные в море скалистые утесы были названы островами Жаннеты и Генриеты и объявлены владением Соединенных Штатов. Жаннета, и Генриета были первой сушей, которую путешественники видели за два последние года. На острове был водружен шелковый флаг, шитый женой Де-Лонга.

Обстоятельства между тем ухудшались. Среди экипажа все чаще и чаще вставал вопрос о путешествии пешком по льду к берегам Сибири. Но Де-Лонг не хотел покидать «Жаннету». Он все еще надеялся, что лед освободит пароход от своего плена и скоро настанет минута освобождения.

Но приближалась не минута освобождения, а минута гибели. Это случилось 12 июня 1881 г. после обеда.

Лед так стиснул «Жаннету», что ее корпус не выдержал и проломился. В пароход хлынула вода. Де-Лонг отдал приказ спешно сносить на лед провизию, лодки, одежду, меховые мешки для сна и корабельные журналы и инструменты.

Ночью «Жаннета» скрылась под водой, и путешественники очутились среди ледяной пустыни. Катастрофа произошла под 77° сев. широты.

Де-Лонг тотчас же приступил к приготовлениям для путешествия к берегам Сибири.

Все припасы были уложены на пять саней. Здоровые люди разделены на пять отрядов. Каждый отряд тащил свои сани.

Де-Лонг намеревался достигнуть Ново-Сибирских островов, где сибирские охотники промышляют мамонтовой костью. Если на Ново-Сибирских островах они не встретят людей, то экспедиция переправится в лодках в устье Лены и поднимется по реке до первого человеческого жилища.

16 июня путешественники отправились в свое опасное путешествие по льдам.

Однако переход оказался труднее, чем думал Де-Лонг. Летнее солнце размягчало ледяную поверхность и превращало лед в жидкую кашу. Многочисленные трещины и полыньи, через которые приходилось перебираться на лодках, усложняли путь. Все это сильно тормозило продвижение. За день проходили всего только по несколько километров, а между тем до сибирского берега было около 1000 километров.

Провианта оставалось всего лишь на два месяца. Благодаря ослепительной яркости снега и льда, идти приходилось ночью. Утром, когда останавливались на отдых, люди буквально падали от усталости. Только мысль, что они хоть немного стали ближе к человеческому жилищу, поддерживала в них волю к жизни.

Но вот, после недельного пути, Де-Лонг, производивший астрономические вычисления широты места, с ужасом убедился, что в то время, как он и его спутники подвигаются на юг, течение относит лед дальше на север. За неделю путешествия на юг они оказались значительно севернее того места, откуда его начали.

Де-Лонга охватила ужас от этого открытия, но он не нашел в себе силы сказать о нем всем своим спутникам. Свою тайну он открыл только доктору Амблеру и механику Мельвилю.

Через некоторое время течение переменялось, и путешественников стало относить к западу. В конце июля они дошли до острова, который Де-Лонг назвал островом Беннета, в честь редактора газеты «Нью-Йоркский Герольд».

До берегов Сибири оставалось еще восемьсот километров, а провизии могло хватить только на три недели при голодном пайке.

Голодные и уставшие, они упрямо двигались на юг.

Наконец злосчастные путешественники дотащились до открытого моря. Спустили на воду лодки. Одной лодкой управлял сам Де-Лонг, другой—механик Мельвиль, а третьей—лейтенант Чипп.

12 сентября сильная буря разъединила лодки, и каждая партия была предоставлена самой себе. Усталые, истощенные и голодные,

в мокрой разорванной одежде, путешественники несколько дней носились по волнам. Они были на границе сумасшествия.

Между тем, наступал октябрь. Начались морозы. Де-Лонг не знал, что стало с его товарищами на других лодках, а те не знали, где находится их начальник.

Наконец лодка самого Де-Лонга достигла устья Лены. Тринадцать умирающих людей с трудом выбрались на пустынный обледенелый берег. Необозримая тундра расстилалась перед ними. Силы покидали измученных людей. Через несколько дней были доедены остатки провизии.

Де-Лонг послал двоих наиболее сильных и здоровых матросов вперед с заданием как можно скорее разыскать человеческое селение и позвать людей на помощь. После неимоверно трудного пути по тундре, матросы действительно отыскивали якутские юрты. Но их призывы о помощи были не поняты. Матросы плакали, говорили якутам, что на севере остались одиннадцать умирающих товарищей, которым надо отвезти пищу и одежду. Но якуты только сочувственно качали головами, не понимая в чем дело.

В это время Де-Лонг и его спутники медленно брели по тундре, держась берега Лены. С каждым днем они ждали помощи. Но помощь не приходила.

Судьба двух других лодок была такова. Лодка лейтенанта Чипша исчезла бесследно в пучинах Ледовитого моря, а лодка Мельвиля несколькими днями раньше, чем Де-Лонг высадился на берегу Лены, вошла в ее устье и поднялась по реке до первого якутского «станка».

Оправившись от усталости, Мельвиль отвез спутников в Верхоянск, а сам отправился на поиски Де-Лонга. После тщательных поисков в устьях Лены, Мельвиль увидал в одном месте небольшой снежный холм. Из под снега торчала человеческая рука—рука Де-Лонга! Рядом лежало несколько трупов его товарищей. Тут же валялась записная книжка Де-Лонга.

Де-Лонг вел ежедневные записи. В течение ста сорока дней скитаний по льдам и по тундре Де-Лонг отмечал все события и этапы своей дороги к смерти. Но с каждым новым днем записи делались короче. Вот записи последних десяти дней:

«Пятница, 21 октября, 131 день. Около полуночи мы нашли доктора Каача мертвым. Он лежал между нами. Ли умер в полдень.

«Суббота, 22 октября, 132 день. Слишком слабы для того, чтобы отнести тела Ли и Каача...

«Воскресенье, 23 октября, 133 день. Все очень слабы. Сегодня немного спали. Принесли дров для костра. Все страдают ногами. Нет обуви.

«Понедельник, 24 октября, 134 день. Страшная ночь.

«Вторник, 25 октября, 135 день.

«Среда, 26 октября, 136 день.

«Четверг, 27 октября, 137 день. Иверсен совершенно обессилел.

«Пятница, 28 октября, 138 день. Рано утром Иверсен умер.

«Суббота, 29 октября, 139 день. Сегодня ночью умер Дреслер.

«Воскресенье, 30 октября, 140 день. Бойц и Герц умерли ночью.

Коллине умирает...»

На этих словах обрывается дневник несчастного Де-Лонга. Вероятно, 1 ноября и сам Де-Лонг последовал за своими товарищами.

Мельвиль похоронил Де-Лонга и его товарищей в одной общей могиле на высоком холме на берегу Ледовитого моря.

XXIX

Трагедия экспедиции Грили

Летом 1881 г., за несколько месяцев до первого известия о трагическом исходе экспедиции Де-Лонга, другая экспедиция отправилась из Америки на север. Этой экспедицией руководил лейтенант Грили. Три года спустя мир узнал ее историю, от которой веяло ужасом.

Грили не ставил себе целью достижение полюса, но он был послан для постройки на Земле Гранта одной из международных полярных станций. Международный полярный съезд 1879 г. постановил, что все государства должны построить для научных наблюдений и планомерного изучения полярной природы вокруг северного полюса научные станции. Начиная с 1881 г. началась организация станций на мысе Барроу, у форта Рэ, в проливе Смита, на острове Яп-Майен и на Шпицбергене. Задачей Грили являлось устройство наблюдательной станции на земле Гранта. Кроме того, Грили рассчитывал встретить где-нибудь около земли Гранта пароход «Жан-пету» Де-Лонга, о гибели которой летом 1881 г. в Америке еще не знали.

Грили отправился на пароходе «Протей». Экспедиция состояла из двадцати пяти человек, в том числе нескольких эскимосов. Когда участники экспедиции устроились на зимовку, построив станцию с обсерваторией, «Протей» отправился в обратный путь. Грили и его спутники остались одни в полярной пустыне, отрезанные от всего мира. Провианта у них было на два года, но уже на следующий год за Грили и его товарищами должно было прийти судно.

Однако летом 1882 г. посланный за Грили пароход не мог пробиться через льды к месту зимовки. Летом 1883 г. были посланы

уже два парохода—«Протей» и «Иантик». Но «Протей» потерпел крушение по дороге, а «Иантика» на виду Упернавика, в Гренландии, остановили пловучие льды. Посылать новую экспедицию было поздно, хотя судьба Грили и его товарищей внушала сильные опасения. Все знали, что провианта у них могло хватить только до лета 1883 года.

Как же жили эти годы Грили и его спутники в полярной пустыне?

В первый год Грили организовал несколько санных экспедиций к северу от земли Гранта и Гренландии. В апреле 1882 г. лейтенант Локвуд с солдатом Брэнаром дошли до $83^{\circ} 30'$ сев. широты, до которой до этого времени не доходил ни один исследователь. Сам Грили исследовал Землю Гранта и производил метеорологические наблюдения.

Прождав все лето 1882 прибытия парохода, Грили и его спутники стали устраиваться на вторую зимовку. Эта зимовка прошла довольно благополучно—припасов хватало, и исследователей поддерживала надежда, что следующим летом 1883 г. за ними придет судно.

Но вот наступило и лето 1883 г. Провиант подходил к концу, приближалась осень, а пароход не приходил. Грили сознавал, что оставаться на третью зиму без провизии невозможно, и поэтому в августе 1883 г. решил отправиться к югу.

Путешественники спустились в лодках до залива Смита, но не могли пройти через него: пловучие льды стояли сплошным ковром. Грили вынужден был остановиться на зимовку на небольшом острове.

Здесь путешественники построили себе дом из камней и снега, и покрыли его лодкой вместо крыши. Поздней осенью Грили послал четверых матросов к складу провианта, оставленного Нерсом в 1875 г. на одном мысу.

К счастью, посланным удалось скоро отыскать этот склад, и они доверху нагрузили сани провизией. Но на обратном пути один из матросов отморозил себе руки и ноги. Чтобы спасти товарища, остальные матросы бросили часть провианта, двое из них залезли с спальным мешком и положили между собою обмороженного товарища, согревая его своими телами. Четвертый матрос пошел в лагерь за помощью. Помощь пришла только через восемнадцать часов.

Между тем положение Грили и его спутников ухудшалось с каждым днем. В апреле умер от истощения лейтенант Локвуд, который вплоть до своей смерти продолжал делать метеорологические наблюдения. Двое других матросов отправились на охоту с целью убить хоть какого-нибудь зверя, мясо которого могло бы несколько утолить голод. По дороге матросы были захвачены бурей, и один из них упал от истощения в снег. Его товарищ снял с себя куртку, покрыл ею замерзающего и несколько часов просидел под сильнейшей

снежной бурей в саях, держа товарища в своих объятиях, пока тот не умер.

Люди умирали от холода и истощения. Летом 1884 г. Грили с остатками экспедиции дотопился до склада Нерса и остался там потому, что люди не в силах были идти дальше. Их пищей служили ремни собачьих упряжек и подошвы от сапог. Но и эту «пищу» Грили выдавал ежедневно по маленькой порции.

И вот произошел редкий случай, почти единственный в истории полярных путешествий. Грили стал замечать, что количество ремней подозрительно быстро уменьшается. Он стал следить и увидал, что один матрос беспрерывно что-то жует. Грили позвал его и заставил сознаться, что ремни крадет он. Грили предупредил матроса, что его ждет расстрел за кражу ремней. Матрос обещал больше не воровать. Но голод был сильнее его, и матрос был снова уличен в краже. Тогда Грили еще раз предупредил матроса и сказал трем его товарищам, что если они поймают вора еще раз на месте преступления, они должны его расстрелять.

На следующий день, 6 июня, Грили снова увидал, что матрос жует краденые ремни. И приговор был приведен в исполнение...

Событие это произвело на всех удручающее впечатление. Настроение стало еще хуже. Через несколько дней после казни умер доктор, который пережил эту драму особенно тяжело. Скоро умер еще один матрос.

К середине лета 1884 г. из двадцати пяти человек, оставшихся с Грили на Земле Гранта, было в живых только девять. Когда полярная тундра в некоторых местах обнажилась от снега, путешественники стали питаться оленьим мохом, но его встречалось около палатки очень мало, а уходить далеко от палатки никто не мог.

Наступил день 22 июня. Грили и его товарищи были уже двое суток без всякой пищи. Утром 22 июня один из наиболее здоровых согрел немного воды и сварил в ней кусок моржовой кожи, отрезанной от спального мешка. Грили лежал умирающий. Дул резкий ветер, проникая в палату. Все готовились к неминуемой скорой смерти. Никакой надежды на спасение не было.

Вдруг Грили показалось, что он услышал свисток парохода. Он хотел было встать и выйти посмотреть на море, но не мог подняться... Слабеющим голосом умирающего Грили посылает двух матросов—Бренара и Лонга—посмотреть, нет ли на море парохода.

Через несколько минут Бренар возвращается и докладывает, что море пустынно. Лонг пошел немного дальше, чтобы поднять упавший шест с флагом.

— Я, видно, ошибся,—тихо говорит Грили и повертывается к стене, готовый умереть.

Но вот за стеной палатки слышатся чьи-то шаги, по хрустящему снегу, раздается чей-то чужой голос—и через минуту стена палатки прорезывается пожом.

— Они здесь!—слышит громкий крик Грили, вставший уже в полусонное предсмертное состояние.

Вскоре в палатку вошли несколько человек. Это был капитан Шли с товарищами. Ранней весной 1884 г. американское правительство послало их в бухту Лэди Франклин, где была зимовка Грили. Здесь они не нашли никого. Они отыскиали только ящик с научными инструментами и заметками Грили и его письмо. В письме, датированном 21 октября 1883 г., сообщалось, что у экспедиции остается провизии только на сорок дней. Но с тех пор прошло целых восемь месяцев.

Капитан Шли послал лейтенанта Кольвеля в шлюпке обследовать берег и отыскать Грили. Несмотря на все старания Кольвеля, следов Грили нигде не было.

Но вот однажды, огибая мыс, они увидели,—как раз в то время, когда пароходный свисток призывал их обратно на пароход,—одинокую фигуру, стоявшую на берегу. Это был посланный Грили матрос Лонг, который два раза уходил с места наблюдения, но потом решил возвратиться на берег еще раз.

Один из матросов в лодке поднялся и стал размахивать флагом. Человек на холме тоже сделал знак.

— Сколько в живых?—крикнул Кольвель, подъезжая к берегу.

— Семь!—ответил слабый голос.

Кольвель первый выскочил из лодки на берег, подбежал к Лонгу, который стоял перед ним с впалыми щеками, с диким взглядом, весь обросший волосами.

— Где вы находитесь?—спросил Кольвель.

— В палатке,—ответил беззвучным хриплым голосом Лонг.—За холмом, палатка упала.

— Грили жив?

— Да. Палатка упала.

Лонга отнесли в лодку, а Кольвель с несколькими матросами побежали отыскивать палатку.

Кольвель не мог найти сразу вход в нее и в лихорадочном нетерпении прорезал ножом ее стену. Страшную картину увидел Кольвель! У самого входа лежал человек, похожий на мертвеца. Нижняя челюсть у него отвисла, глаза были устремлены в пространство. Рядом лежал другой человек без кистей рук и без ног. К его правой руке была привязана ложка. В углу лежала какая-то темная фигура. Это был человек с длинной включенной бородой и дико горящими глазами.

— Кто вы?—спросил его Кольвель.

Человек ничего не ответил. За него ответил его сосед:

— Это лейтенант—лейтенант Грили.

Кольвель взял его за руку.

— Грили, это вы?

— Да,—проговорил Грили едва слышным голосом.—Нас осталось только семь. Вот мы—мы умираем, как подобает людям. Я сделал все, что мог. Дайте о нас хороший рапорт...

С этими словами Грили впал в бессознательное состояние. Кольвель приказал дать всем немного сушеного мяса и бисквитов. Сначала никто не хотел есть. Но когда умирающие разжевали первую порцию, их трудно было оторвать от еды.

С парохода был вызван доктор, который дал несчастным укрепляющее лекарство. В тот же день Грили и его шесть товарищей были перевезены на пароход. Человек с отмороженными руками и ногами вскоре умер. На пароход забрали также и те трупы, которые удалось найти около палатки.

Пароход с остатками экспедиции Грили был встречен огромной толпой. Всем хотелось посмотреть на людей, проживших в полярной пустыне три года. На пароход первой вошла жена Грили вместе с морским министром.

О членах экспедиции Грили говорили то же, что и об участниках экспедиции Франклина,—будто они, обезумев от голода, убивали и ели своих товарищей. В Америке этому верили. Но сам Грили категорически отрицает это.

Грили, оправившись от голодовки, написал о своей печальной экспедиции большую книгу. Эту книгу он посвятил: «Умершим членам экспедиции, которые так много страдали, и живым членам экспедиции, которые страдали еще больше!»

* *

*

Нечеловеческие страдания, пережитые Грили и его спутниками, и гибель экспедиции Де-Лонга являются как бы заключительными страницами первой части истории борьбы за северный полюс. После этих экспедиций наступает перерыв в исследовании севера, а затем начинается новая глава в истории полярных исследований, и эту главу открывает Фриттиоф Нансен.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

I

Фритиоф Нансен

Трагическая гибель экспедиции Де-Лонга показала, что северный полюс недостижим и со стороны Сибири. И отсюда природа оградила «последнюю тайну» Земли ледяным барьером, и здесь вечная зима преграждала путь смельчакам.

Десятки экспедиций, атакующих полюс со всех сторон, кончались неудачей. Сотни жертв лежали у ледяных порогов таинственной области. Все попытки проникнуть к полюсу разбивались о сверкающие стены полярных льдов.

Видя бесплодность всех усилий пробраться на север, человек готов был отказаться от дальнейшей борьбы. Ни одна страна не решалась больше посылать исследователей на север,—так как это значило посылать людей на верную гибель.

Но, подобно тому, как магнитная стрелка постоянно обращается прямо к полюсу, ищущая мысль человека-исследователя также снова и снова устремлялась к далекому северу.

Что делается на самой северной точке земли? Что скрывают за своим ледяным барьером полярные льды? Об этом продолжали думать много ученых. Но ни один из них не мог указать верных путей для завоевания полюса.

И вот, когда, как казалось, ум человека остановился в бессилии перед тайной полюса, неожиданно раздался голос молодого норвежского ученого—Фритиофа Нансена. Нансен решил предпринять поход на северный полюс и выработал новый план его достижения. На этот план его натолкнула находка вещей с парохода «Жаннетты».

Дело было в июне 1884 г. Трое гренландских рыбаков-эскимосов, плывав в фиорде «Надежда Юлиана»—у восточных берегов Гренландии—обратили внимание на ворона, который кружился над льдиной, плывущей у входа в фиорд. Рыбаки направились к ней.

На льдине что-то чернелось. Рыбаки причалили к ней и увидели в снегу разные вещи: одежду, ящик, жестянки из-под консервов.

Эскимосы отправились со своей находкой к датскому чиновнику, и по некоторым признакам тот догадался, что найденные вещи на льдине были с «Жаннетты», погибшей летом 1881 г. близ Новосибирских островов. Морское течение принесло льдину с вещами с востока на запад.

Эта находка и натолкнула Нансена на его замечательный план похода на полюс.

— Если вещи с «Жаннетты» попали от берегов Сибири к берегам Гренландии, значит в Северном Ледовитом море существует течение с востока на запад,—решил Нансен.

А раз существует такое течение, то нельзя ли воспользоваться им для завоевания полюса? Быть может, течение проходит через самый полюс, и если построить прочный корабль, способный выдерживать давление льдов, и пойти по следам «Жаннетты», то, возможно, течение принесет корабль прямо на желанный полюс. Ведь человек побеждает природу, только используя ее силы. Следовательно—надо заставить эти силы работать и в деле завоевания полюса.

Так думал Нансен, и он решил во что бы то ни стало осуществить свой план. Но он сознавал, что для завоевания полюса нужно быть во всеоружии. Нужна серьезная подготовка, привычка к условиям полярной природы, нужна суровая полярная школа. И Нансен для тренировки отправился в Гренландию.

II

Первая экспедиция Нансена в Гренландию

Гренландию называют самой интересной из северных полярных стран. Это—страна полночного солнца и полуденной тьмы, страна с тропическим голубым небом над вечными льдами. Страна, где вершины гор покрыты никогда не тающими снегами,—а у подножия гор цветет яркий арктический мак.

Гренландия—страна белого безмолвия, где на тысячи километров тянется ледяная пустыня; арктическая Сахара, где глаз человека ничего не видит, кроме белого искрящегося снега, голубого неба и солнца в морозном воздухе,—или белого тумана, все скрывающего под своим густым покровом. Ветер никогда не умолкает над ледяными просторами Гренландии, превращаясь порой в суровый ураган, который бешено ревет по целым неделям, свирепо вздымая тучи снега. В этой обширной ледяной пустыне нет никакой жизни, лишь в южной части и на западном побережье, в фиордах, защищенных от ветра, жмутся жалкие хижины эскимосов.

Такова была школа, куда отправился молодой Нансен, чтобы получить подготовку к борьбе за полюс. Для первого урока Нансен

поставил себе задачей пересечь Гренландию поперек с востока на запад. Это считалось почти безрассудным делом. И когда Нансен обратился к правительству с просьбой выдать субсидию в пять тысяч крон для организации экспедиции, ему ответили отказом: «Правительство не может,—сказали ему,—давать деньги на безумные предприятия».

Но Нансен был упорен. Он уговорил знакомого купца дать взаймы две тысячи пятьсот крон, и приступил к снаряжению экспедиции. Прежде всего нужно было подыскать подходящих спутников. Нансен выбрал троих: Отто Свердрупа, Олафа Дитрихсена и Христиана Транса. Затем он нанял двоих лапландцев для услуг.

Взяв пять саней со съестными припасами, научными инструментами, меховыми мешками для сна и брезентовой палаткой и лыжами, Нансен и его спутники отправились летом 1888 г. на простом промысловом судне к восточному берегу Гренландии.

11 июня на горизонте показались ее скалистые берега. Побережье было сплошь окружено пловучими льдами. Нансену пришлось высадиться прямо на лед. Лыжину, на которую сошли путешественники, отнесло от берега далеко на юг, и десять дней Нансен и его спутники носились на ней, подвергаясь ежеминутной опасности погибнуть. Наконец льдина попала в более тихое место, течение ослабело, и путешественникам удалось высадиться на берег.

Поднявшись на север до $64\frac{1}{2}^{\circ}$ сев. широты, Нансен начал свое «тренировочное» путешествие. Каждый из участников тащил за собой тяжелые сани с провизией и прочими припасами. Большую часть пути шли на лыжах.

За день проходили километров по тридцать, а вечером, усталые и голодные, разбивали в ледяной пустыне палатку и останавливались на ночлег.

Нансен, исполнявший должность новара, готовил на спиртовой лампе обед и затем угощал товарищей чаем. Около лампы путешественники отогревались и отдыхали.

«Наши вечера в палатке,—говорит Нансен,—когда мы, тщательно отряхнув снег, сидели кружком на мешках с платьем, были, несомненно, самыми светлыми моментами нашего существования. И тяжелая дневная работа, и усталость, и сильный холод—все забывалось в эти минуты, когда мы, сидя вокруг горячей спиртовки, нетерпеливо ждали ужина. Право, немногие часы в жизни я вспоминаю с таким удовольствием! А когда суп, похлебка или вообще кушанье было готово, когда каждый получал свою порцию, и мы зажигали огарок свечи, чтобы видеть, что мы едим, мы все окончательно приходили в веселое настроение, и я уверен, что мои товарищи думали, так же, как и я, что на свете стоит жить».

24 сентября, после сорокапятидневного путешествия по снежным и ледяным пустыням, Нансен и его спутники увидели на западе море, и 3 октября добрались до эскимосского селения Годхэб. Здесь должен был ожидать Нансена пароход, чтобы доставить его в Норвегию. Но пароход, прождав Нансена до конца сентября, отправился на юг, считая Нансена погибшим. Нансен с товарищами вынужден был перезимовать зиму среди эскимосов.

III

Гренландские экспедиции Роберта Пири

Почти одновременно с Нансеном о завоевании северного полюса думал и американец Роберт Пири. Пири также хотел пройти подготовительную школу, и этой школой он тоже выбрал Гренландию.

Однажды Пири зашел к букинисту. Роясь среди книг, Пири нашел небольшую брошюру Норденшильда о материковом льде Гренландии. Прочитав брошюрку, он подумал, что именно Гренландия будет хорошей школой для подготовки к походу на полюс. И вот, в 1886 г. Пири отправляется в Гренландию «на рекогносцировку», как говорил он. Возвратившись из Гренландии, Пири почувствовал, что он заразился «северными бациллами», что его охватила «арктическая лихорадка», которая не покидала его с тех пор более двадцати лет.

В июне 1891 г. Пири вышел на рыболовном судне в Гренландию. Экспедиция его состояла из пяти человек. Среди них была молодая жена Пири, а также только что вышедший из университета врач Фредерик Кук, будущий соперник Пири в борьбе за полюс. Остальные спутники Пири были: норвежец Аструп, негр Хенсон и эскимос—проводник и переводчик.

Пири направился на север Гренландии, чтобы отсюда отыскать путь к полюсу. Лед задержал экспедицию в бухте Мельвиль, где Пири, вдобавок, сломал себе ногу. Но он мужественно перенес несчастье и в конце июля высадился в бухте Мак-Кормика, чтобы остаться на зимовку. Пароход ушел в Америку.

Весной 1892 г. Пири в компании с Аструпом предпринял путешествие на собаках на север. Путешествие было крайне утомительное. Они сделали около двух тысяч километров и достигли 82° сев. широты.

Затем Пири отправился к восточному берегу Гренландии, где 4 июля открыл бухту, названную им бухтой Независимости (4 июля—день провозглашения САСШ независимой республикой).

После этого Пири отправился прямым путем на место зимовки и сделал еще около девятисот километров. Лишь в начале августа кончился, наконец, этот «белый поход». В результате этого путе-

пешствия Пири выяснил, что Гренландия представляет собой остров, а не часть материка.

Летом 1892 г. Пири вернулся в Америку, а весной 1893 г. снова поехал в Гренландию. На этот раз он взял с собой восемь человек спутников и девяносто две собаки, запряженных в двенадцать саней.

Из этой экспедиции Пири, сильно утомленный, вернулся в Америку весной 1895 г. Путешествия по Гренландии убедили его, что достижение полюса по льду на собаках очень трудное дело. Но Пири признал, что это дело все же осуществимо, и стал упорно готовиться к новому походу на полюс. У отважного путешественника была железная воля.

IV

Среди льда и ночи

24 июня 1893 г., за две недели до того, как Пири вышел в свою третью гренландскую экспедицию, Фритиоф Нансен отправился к северному полюсу.

Судно экспедиции называлось «Фрам» («Вперед»). «Фрам» был построен по указаниям самого Нансена известным порвежским корабельным мастером Колином Арчером. Арчер построил корпус «Фрама» из крепкого итальянского дуба и американской сосны. Борта корабля имели около метра толщины, а корпусу его была придана полукруглая форма. «Фрам» напоминал собой половинку грецкого ореха или яйца, разрезанного пополам вдоль. Нансен думал, что такая форма поможет «Фраму» при давлении льдин на борта выскальзывать из крепких ледяных объятий и выталкиваться льдом на поверхность.

Нансен взял с собой припасов и топлива на пять лет. Экипаж «Фрама», не считая его самого, состоял из двенадцати человек. Капитаном корабля был Отто Свердруп, спутник Нансена по Гренландии.

Большинство ученых предсказывали Нансену гибель. Они объявили его план «хорошим способом самоубийства». Но Нансен решил испытать свое счастье.

«Фрам» направился из Норвегии на восток, вдоль берегов Европы и Сибири, благополучно пробрался через льды Карского моря, достиг Ново-Сибирских островов. Отсюда повернул на север, надеясь попасть в морское течение, которое, как он думал, должно было принести его корабль на полюс.

20 сентября «Фрам» встретил плавающие льды, окружившие его вкоре со всех сторон,—и через несколько дней корабль очутился в ледяном плену. Нансен и его спутники стали готовиться к зимовке. Из паровых котлов спустили воду, разобрали паровую машину. На палубе парохода была устроена ветряная мельница, которая должна

была приводить в действие динамомашину, вырабатывавшую ток для электрического освещения.

Время на «Фраме» потянулось однообразно. В восемь часов утра все вставали и завтракали. После завтрака до обеда занимались разными работами и научными наблюдениями. В час дня собирались к обеду. После короткого послеобеденного отдыха снова принимались за работу. На «Фраме» была устроена столярная мастерская, кузница, сапожная и швейная мастерские. В шесть часов рабочий день кончался, и подавался ужин. Отдых проводили за чтением—Нансен собрал на «Фраме» прекрасную библиотеку. Иногда устраивали музыкальные вечера.

Между тем полярная зима вступала в свои права. Солнце давно уже скрылось за горизонтом. Полярный мрак окружал одинокий, затерянный во льдах корабль. Холода усиливались и доходили до сорока градусов.

Однако морозы не останавливали регулярных научных работ. Каждый день производились метеорологические наблюдения, изучалось состояние льдов. Как и предполагал Нансен, льды, хотя и медленно, но продвигались на северо-запад. Вместе с ними двигался и «Фрам».

Но лед двигался на север не по прямой линии, а зигзагами. Он увлекал судно то на юг, то на запад, а затем вновь устремлялся на север. Передко льды сильно напирали на борта корабля. Отдельные льдины громоздились друг на друга, образуя высокие горы, готовые обрушиться на корабль. В такие дни вокруг «Фрама» стоял непрерывный треск и грохот ломающихся льдин. Льды сильно давили на корпус судна, но круглые борта, как это и предполагал Нансен, не давали возможности льду захватить корабль в свои смертельные объятия. «Фрам» легко выскальзывал наверх.

Прошла зима. Миновала долгая полярная ночь, вернулось солнце, наступило полярное лето,—а лед попрежнему гнал корабль то к северу, то к западу, то медленней, то быстрее, то вперед, то назад..

В апреле 1894 г. «Фрам» достиг $80^{\circ} 20'$ сев. широты. В июне был под $81^{\circ} 30'$, а в конце октября—под 82° . До полюса оставалось еще более восьмисот километров.

16 октября у самого горизонта в последний раз показалось солнце в виде большого красного шара. Затем снова наступила долгая полярная ночь. «Фрам» был снова окутан темным покровом полярной зимы.

В середине зимы наблюдения показали, что судно относится льдами к западу и пройдет мимо полюса. Повидимому, морское течение проходило не через самый полюс, а несколько южнее. Таким образом, план Нансена рушился. Но упорный норвежец, отказываясь признать

себя побежденным, решил весной отправиться на полюс пешком. Расстояние от «Фрама» до полюса в это время составляло около четырехсот двадцати миль (около 760 километров). Нансен надеялся пройти это расстояние в 50 дней. Своим спутником он выбрал молодого Яльмара Йогансена.

Начались приготовления к поездке. Сделали из бамбука два легких, обшитых парусиной каяка, для переправы через полыньи и проливы, приготовили трое саней на широких полозьях, запасы провизии, научные инструменты, спальные мешки и запасы бензина для прируса.

Отъезд Нансена и Йогансена на север был назначен на 26 февраля 1895 г. Но первое выступление их было неудачно. Они сломали сани и вынуждены были вернуться обратно. Лишь 14 марта путешественники смогли снова отправиться в путь.

У

Вдвоем к полюсу

14 марта, рано утром на борту обледелого «Фрама» было большое оживление. Экипаж прощался с начальником экспедиции, уходившим на жуткий Север. У многих вспыхивала затаенная страшная мысль: «не в последний ли раз они видят своих товарищей? Кто знает, что ожидает их в полярной ледяной пустыне, которую до этих пор не посещал ни один человек?»

Но самого Нансена не тревожили такие мрачные мысли. Он верил в успех своего предприятия и надеялся к осени вернуться на юг и либо «догнать» свой корабль, либо, если «Фрам» будет за это время отнесен далеко, пробраться на Землю Франца Иосифа и оттуда на Новую Землю, где живет несколько семейств самоедов.

Двадцать восемь собак, запряженных в трое саней, нетерпеливо топтались на льду. Наконец Нансен и Йогансен пожали товарищам руки и тронулись в путь. Погода стояла ясная, мороз достигал—44° Цельсия.

Вначале дорога была хорошая. Лед гладким полем уходил на север. Нансен рассчитывал делать за день не меньше тридцати километров. Но ожидания обманули его. Уже через неделю дорога испортилась. Путешественников встретили ледяные горы, глубокие овраги. Иногда собаки еле-еле тащили сани, и Нансену с Йогансеном приходилось самим вырваться на помощь. За день делали не больше пяти, в лучшем случае десяти километров.

К концу дня путешественники обычно едва стояли на ногах и иногда засыпали на ходу. Когда ноги окончательно отказывались идти, Нансен и Йогансен отыскивали среди ледяной пустыни скопле-

ние ледяных скал и под защитой их разбивали палатку. Один отпрягал собак, другой разжигал примус. Потом дверь палатки закрывалась как можно плотнее, развязывался спальный мешок, оба залезали в него и начинали понемногу оттаивать свою одежду.

Днем верхняя одежда их была всегда мерзлой и покрывалась панцирным слоем льда, трещавшим при каждом движении. В спальном мешке лед начинал таять и постепенно развивалась теплота, исходящая от тел Нансена и Йогансена. Тот и другой сушили у себя на груди под меховой одеждой мокрые перчатки и носки. Сырая одежда и белье неприятно облегали тело. «Мы были постоянно, как в компрессах»,—жаловался Нансен.

Несмотря, однако, на все тягости путешествия, путешественники не теряли бодрости и, напившись поутру чаю или какао, бодро продолжали путь.

После двадцати дней марша на север, Нансен неожиданно убедился, что ледяное поле, по которому они идут, медленно, но непрерывно движется на юг.

Открытие это поразило его.

Они должны были находиться уже на 87° сев. широты, а на самом деле достигли только 86° . Пока Нансен и Йогансен шли на север,—лед уносил их на юг. Получался «бег на месте».

Но Нансен не хотел сдаваться. Еще пять дней он продолжал идти вперед. Наконец, 8 апреля, достигнув $86^{\circ} 13' 36''$ сев. широты, он признал бесполезность дальнейших усилий и решил повернуть обратно. До полюса оставалось еще около трехсот километров.

На следующий день, взобравшись на ледяной бугор, Нансен направил подзорную трубу в сторону полюса, но не увидел впереди ничего, кроме бесконечного хаоса ледяных глыб, которые, громясь друг на друга, тянулись до горизонта.

С огорчением Нансен повернул к югу и направил путь к мысу Флигели на Земле Франца-Иосифа.

В воздухе становилось все теплее, и с каждым днем все выше и выше поднималось над горизонтом солнце. Но теплая погода имела и свою невыгодную сторону. Снег таял, на льду появились лужи, которые за ночь покрывались тонким льдом. Дорога становилась с каждым днем все труднее.

В конце апреля вышел весь корм для собак, и пришлось убивать их одну за другой, чтобы мясом убитых накормить остальных. Сначала собаки упорно отказывались есть мясо своих товарищей, но потом, когда голод становился, вероятно, невыносимым для них,—с жадностью набрасывались на свои порции.

Три с половиной месяца Нансен и Йогансен шли на юг по ледяной пустыне, не видя и признаков земли. Только 7 августа ледяное поле

кончилось—перед путешественниками расстиралось открытое море. Далеко на юге виднелся какой-то остров. У Нансена и Йогансена в это время оставалось только две собаки. Почти вся провизия была съедена. Приходилось питаться мясом морских чаек и белых медведей, которые иногда появлялись на льдинах.

Достигнув открытого моря, путешественники решили плыть на юг на своих легких парусиновых лодках, годных для плавания только по лужам. Нансен принялся спускать свой каяк со льда на воду, как вдруг услышал отчаянный крик Йогансена:

— Бери скорее ружье!

Нансен обернулся и увидел страшную картину. На льду лежал Йогансен, а над ним стоял огромный белый медведь. Нансен бросился за ружьем. Оно было в чехле и лежало в каяке, который уже был на воде. С быстротой молнии Нансен втащил каяк снова на лед, схватил ружье и начал вынимать его из чехла. Руки дрожали, и застежки упорно отказывались расстегнуться.

— Стреляй скорее, а то будет поздно!—крикнул Йогансен.

Нансен прицелился. Медведь на минуту повернул к нему голову. Раскатился выстрел. Заряд попал зверю в голову, и он упал мертвым возле Йогансена. Это была огромная медведица. Она тихо подкралась, прячась за льдами, к Йогансену и, когда тот был занят приготовлением своего каяка к спуску на воду, нанесла ему сильный удар по голове. Йогансен упал навзничь, успев только крикнуть «бери скорее ружье!»

Йогансен, как мог, старался защищать свою голову руками и даже схватил медведицу за глотку, когда она намеревалась вонзить свои мощные клыки в его голову. Еще минута промедления—и Йогансен погиб бы в лапах хищного зверя.

В парусиновых каяках Нансен и Йогансен благополучно плыли несколько дней по бурным волнам и 15 августа достигли неизвестного острова. Нансен назвал его островом Евы, в честь своей жены, а другой, бывший рядом, островом Лив—по имени маленькой дочери. Дальше к югу виднелись еще острова, покрытые снегами и ледниками.

Перебираясь с острова на остров то по льду, то водой, путешественники держали курс на юго-запад.

Острова были пустынные.

На море нигде не было видно ни одного судна.

Между тем приближалась осень. Начались холода, задули снежные бури. Дни становились все короче и короче.

Дальнейшее путешествие стало невозможно. Нужно было становиться на зимовку.

Но запасы провизии у путешественников приходили к концу. Впереди стоял призрак голодной смерти.

На краю гибели

Выбрав на одном острове защищенное от северных ветров место под обрывом утеса, на берегу моря, Нансен и Йогансен принялись за постройку землянки и стали делать на зиму запасы медвежатины.

Землянка, воздвигнутая путешественниками, представляла собой темное логовище метра в три длиной, шириной в полтора метра и в два метра высотой.

В этой берлоге Нансен и Йогансен и укрылись от свирепости полярной зимы.

Невыразимо скучна была эта зимовка вдвоем на ледяном острове. Все кругом опустело. Медленно погасал полярный день. Не было больше ни птиц, ни белых медведей, ни моржей. Только иногда к логовищу, где жили два человека, подходили песцы и печально выли. Они таскали в свои норы все, что было у хижины. Один раз утащили даже термометр.

Ночь тянулась бесконечно. Казалось, что время остановило свой полет, как будто спованное мертвящим полярным холодом.

Нансен и Йогансен почти не вылезали из своего общего спального мешка. Проснувшись, они принимались варить на завтрак медвежатину, составлявшую их единственную пищу.

После еды ложились опять, так как делать было решительно нечего, и единственной отрадой, единственным утешением был для них сон.

За стенами землянки почти все время свирепствовала буря. Она жалобно свистела в дверные щели и нагоняла тоску.

Нансен пробовал было писать дневник. Но это ему не удавалось — приходилось писать лежа на спине, при тусклом свете жировой свечки и при сильном холоде. Вдобавок руки, одежда и все в землянке было так закопчено дымом и просалено жиром, что Нансену с трудом удавалось заносить в дневник самые коротенькие заметки. Бумага становилась вскоре такой сальной и черной, что на ней лишь с трудом можно было прочесть написанное.

Путешественники превратились за зиму в негров. Несколько раз они пробовали смывать с себя грязь и копоть, но без мыла сальная грязь только растиралась на теле, но не смывалась...

Прошел январь.

В феврале появилось солнце, стало теплее, и вскоре началась весна. Нансен и Йогансен вылезли из своей норы и каждый день делали на воздухе гимнастику. Вынужденному бездействию пришел конец. Нужно было приниматься за приготовление к дальнейшему путешествию.

19 мая, вечером, они покинули землянку и направились на юго-восток.

Больше месяца блуждали оба путешественника в царстве льдов, не видя конца своим лишениям.

В половине июня, связав свои парусиновые каяки вместе, они пустились по морю. Время от времени они вылезали на встречные льдины, чтобы размять затекшие члены. Во время одной остановки, когда путешественники вышли на лед, ветер неожиданно подхватил каяки и погнал их вдаль от льдины.

Прямо в одежде бросился Нансен в ледяную воду и поплыл за ними вдогонку.

«Мне казалось,—пишет Нансен в своем дневнике,—более чем сомнительным, чтобы я мог догнать каяки. Но там находилось все наше имущество. У нас не осталось при себе даже ножа. Было почти безразлично—окоченел ли бы я от холода в воде и утонул или вернулся без каяков на льдину и там бы погиб от холода. Мною овладело отчаяние, и я накрепк последние силы и поплыл за каяками. Когда я уставал плыть прямо, я плыл на спине...».

Нансен начинал уже коченеть, и движения его становились все медленнее. В ужасе собрал он остатки сил—и догнал каяки.

Нансен пытался взобраться на каяк, но окоченевшее от холода тело не слушалось его. С величайшим трудом ему удалось закинуть за борт одну ногу, влезть в каяк и доплыть до льдины, где был Йогансен.

Йогансен еле вытащил Нансена из каяка на льдину, тут же снял с него мокрую оледенелую одежду и надел сухое белье и куртку. Потом Йогансен завернул товарища в спальный мешок, накрыл парусами и всем, что попало под руку. Через несколько часов Нансен пришел в себя и немного согрелся. Только ноги долгое время оставались нечувствительными и потом долго болели.

23 ию VI

Неожиданное спасение

Прошла неделя со времени катастрофы с каяками. Нансен и Йогансен непрерывно плыли на юг. Вдали виднелись южные острова Земли Франца-Иосифа. Наступило 23 июня. Нансен не хотел делать остановки на острове и решил плыть к Новой Земле.

Но 23 июня на его каяк напал огромный морж и клыком пробил борт. Путешественники были вынуждены высадиться на берег, чтобы починить лодку. Вечером они расположились на ночлег.

На следующий день утром, проснувшись, Нансен увидел, что густой туман, окутывавший остров, поднялся. С острова дул слабый

ветерок, доносивший крики чаек. Вдруг среди этого шума вдали послышался лай собаки.

Нансен вздрогнул.

Он стал прислушиваться, но опять ничего не было слышно, кроме птичьих голосов.

Нансен решил, что ему просто показалось, как вдруг собачий лай раздался снова, но на этот раз уже вполне ясно. Нансен живо разбудил Погансена и с волнением сказал, что недалеко лает собака.

Погансен быстро выскочил из спального мешка и стал прислушиваться. Но лай больше не повторялся. Погансен уверял Нансена, что он ошибся. Но Нансен настаивал на своем и решил пойти на лыжах в ту сторону, откуда донесился лай собаки.

Вскоре он напал на следы собачьих лап. В сильном волнении пошел по следам и через несколько минут услышал лай собаки и голос человека.

«Как забилось мое сердце! Как бросилась кровь мне в голову при звуке человеческого голоса!»—пишет Нансен в своей книге.

Ничего не видя перед собой, не помня себя от радости, он побежал на лыжах и вскоре увидел собаку, а за ней человека. Человек тоже бежал навстречу Нансену. Путешественник махнул шапкой. Неизвестный человек сделал то же самое.

«Кто мог бы это быть?—спрашивал себя Нансен.—Какой он нации? Англичанин? Норвежец?»

Человек громко позвал собаку, которая бежала с лаем к Нансену. Нансен услышал, что человек кричал собаке по-английски. Подойдя к незнакомцу, он узнал его. Это был полярный путешественник, Фредерик Джексон, которого Нансен когда-то видел в Лондоне.

Нансен снял шапку и протянул руку Джексону. Тот крепко сжал грязную руку Нансена и смотрел на него.

Встреча была очень странная и неожиданная. «Над нами,—говорит Нансен,—было туманное небо, под нашими ногами лежал бугристый лед, а вдали виднелась земля. Кругом были льды, море и туман. И вот среди льдов стоят два человека. Один—цивилизованный европеец в изящном английском костюме, в высоких резиновых сапогах, тщательно выбритый и причесанный. Другой—волосатый дикарь, одетый в лохмотья, весь грязный от жира и сажи. Ни один человек в мире не мог бы узнать, кто был этот дикарь и откуда он взялся».

— Душевно рад вас видеть,—сказал Джексон.

— Благодарю, я тоже,—ответил Нансен.

— Есть у вас здесь корабль?

— Нет, мой корабль не здесь.

— Сколько вас?

— Со мной один товарищ. Он там, за ледниками.

Нансен был уверен, что Джексон узнал его, или хотя догадается.

Но Джексон даже и не подозревал, с кем он говорит. Только когда Нансен сказал, что у него есть товарищ, Джексон пристально посмотрел на собеседника и быстро спросил:

— Да вы не Нансен ли?

— Да, это я.

— Какая радость!—Джексон схватил за руку Нансена и стал сильно ее трясти.—Как я рад, как я рад! Куда же вы теперь идете?

— Я оставил «Фрам» под восемьдесят четвертым градусом северной широты после двухлетнего плавания на нем и отправился пешком на полосу. Но с восемьдесят седьмого градуса я повернул к Земле Франца-Иосифа. Мы были вынуждены с товарищем зимовать где-то к северу отсюда. Теперь идем на Шпицберген.

— Ах какая радость! Поздравляю вас от всего сердца! Вы сделали смелое путешествие, и я бесконечно счастлив, что мне выпала честь первому поздравить вас...

Джексон повел Нансена к своей зимовке. Он жил здесь, на Земле Франца-Иосифа (мыс Флора) уже три года. Представил гостя всем своим товарищам. Они горячо приветствовали отважного путешественника, и тотчас же несколько человек отправились за Иогансеном.

Через час Нансен и Иогансен смыли с себя всю грязь, переделали одежду и белье и снова приобрели облик культурных людей. Ни тот, ни другой еще не верили, что их голодная жизнь кончилась и им больше не угрожает гибель среди полярных льдов.

В конце июля к месту зимовки пришел пароход Джексона «Винвард», на котором Нансен и Иогансен отправились в Европу.

14 августа «Винвард» прибыл в Вардэ, откуда Нансен послал телеграммы о своем возвращении. 20 августа прибыл в Гаммерфест, куда его выехала встречать жена.

В этот же день Нансен получил телеграмму от Свердрупса с «Фрама».

«Фрам» пришел благополучно в Тромсе, а 9 сентября вошел в гавань Христиании, откуда он вышел три года назад.

Нансену и его спутникам устроили торжественную встречу.

Трехлетние скитания были кончены. «Льды и полярная ночь,—говорит Нансен,—казались нам теперь отдаленным сном, видением из другого мира, сном, который прошел».

Но какой смысл имела бы наша жизнь без таких сновидений?

Освобождение „Фрама“ из ледяного плена

Какова же была судьба одиннадцати человек, которых Нансен оставил на «Фраме»? Каким образом им удалось вывести корабль из ледяных оков?

После отъезда—или, вернее, ухода—Нансена и Йогансена на север (14 марта 1895 г.), жизнь на «Фраме» потекла обычным порядком. Дни, недели, месяцы проходили в томительном одинообразии, не принося с собой никаких перемен. Каждый день производились научные наблюдения.

Много было работы и со льдинами, нагромождавшимися вокруг «Фрама» в таком огромном количестве, что экипажу приходилось работать целыми днями, взрывая лед динамитом и порохом и отталкивая льдины от бортов парохода.

Придерживаясь инструкции, оставленной Нансеном, капитан Свердруп весной 1895 г. отдал приказ приготовить сани и лодки на случай, если бы пришлось покинуть «Фрам» и отправиться на юг по льду.

Но никто не хотел верить, что придется бросить родной корабль во льдах, и с наступлением лета все одиннадцать человек преследовали одну цель—вывести его в открытое море. Вокруг вырубали каналы, расчистили лед,—но все эти усилия не привели ни к чему. И «Фраму» и его экипажу пришлось пробыть во льдах еще целый год.

За этот третий год пребывания во льдах «Фрам» подвинулся вместе с ними далеко на запад и миновал Землю Франца-Иосифа. Это давало надежду, что льды вынесут судно куда-нибудь в открытое море.

Весной 1896 г. в ожидании грядущего освобождения паровой котел, машины и винт были приведены в полную готовность. Во льду около «Фрама» была пробурвана глубокая дыра, куда положили большой заряд пороха. Взрывом лед под «Фрамом» был расколот—и корабль стал на воду.

В июне заработала паровая машина. Пароход медленно шел среди хаоса льдин. Июль весь прошел в борьбе со льдами, и только 13 августа «Фрам» вполне освободился от ледяных оков и очутился в открытом море.

Спутники поздравляли друг друга, но на сердце у них было беспокойно. Они оставили в полярной пустыне начальника и лучшего товарища. Что с ними?

И только тогда, когда «Фрам» пришел в Тромсе и экипаж узнал, что Нансен и Йогансен благополучно вернулись,—радости команды не было конца.

Таков был героический поход тринадцати человек к северному полюсу.

Экспедиция Нансена была наиболее планомерно и наиболее целесообразно подготовленной экспедицией для завоевания северного полюса. Но и эта экспедиция кончилась неудачей. «Тайнственный» полюс казался еще более таинственным, хотя научные наблюдения на «Фраме» раскрыли много полярных загадок. Так, например, там, где географы помещали крепкую неподвижную массивную ледяную полярную шапку, Нансен встретил вечно движущийся и ломающийся пловучий лед.

Свои приключения на севере и свое трехлетнее пребывание в полярной области Нансен описал в замечательной книге «Среди льда и ночи». Эту книгу он посвятил жене Еве, написав на заглавном листе книги: «Той, которая имела мужество ждать».

Подвиги Нансена облегчили дальнейшие атаки на полюс. Но вместе с тем плавание «Фрама» с полной очевидностью доказали, что достижение полюса водным путем даже при помощи таких судов, как «Фрам», — невозможно.

После экспедиции «Фрама» оставался только один неиспробованный путь — путь воздушный.

И этот способ завоевания полюса решил применить шведский инженер-воздухоплаватель — Август Соломон Андрэ.

IX

В первый раз по воздуху на северный полюс

Андрэ был опытным воздухоплавателем. Он был одним из тех в то время редких людей, которые видели в авиации великое средство грядущих сообщений. Андрэ предвидел успехи авиации и был одним из пионеров воздухоплавания.

Тридцать лет назад воздухоплавание еще находилось в младенческом состоянии. Во времена Андрэ люди не знали ни аэропланов, ни дирижаблей. В их распоряжении были только простые неуправляемые шары-аэростаты.

И вот такой шар-игрушку Андрэ решил использовать для полета на северный полюс...

Сделав на воздушных шарах несколько удачных перелетов через Балтийское море, Андрэ мечтал перелететь через Атлантический океан.

Живя на Шпицбергене, он заметил, что летом здесь часто дуют юго-западные ветры. Эти ветры должны пролетать через самый полюс. И вот в голове Андрэ родилась гениальная мысль: заставить юго-западный ветер перенести воздушный шар через полюс. Мысль

ю перелете через Атлантику была оставлена. Свой план полета на полюс Андрэ немедленно изложил известному шведскому богачу Нобелю, и тот взял на себя расходы по снаряжению полярной воздушной экспедиции.

Андрэ заказал во Франции специальный воздушный шар, имевший около двадцати метров в поперечнике. Верхняя часть оболочки шара была обтянута непромокаемой материей. Шар должен был поднять троих людей, две лодки, научные инструменты и запас провианта на четыре месяца. Андра назвал свой шар «Орлом».

Летом 1896 г. он доставил шар на Шпицберген и поместил его в особо выстроенном ангаре, дожидаясь попутного ветра. Но все лето дули противные северные, северо-восточные или юго-восточные ветры. Полет в 1896 г. не состоялся.

Летом 1897 г. Андрэ снова отправился на Шпицберген. Своими спутниками он пригласил инженера Френкеля и физика Нильса Стриндберга.

11 июля 1897 г. направление ветра было настолько благоприятно, что Андрэ решил совершить полет:

Андрэ, Френкель и Стриндберг вошли в гондолу воздушного шара. Был яркий солнечный день. Андрэ отдал приказ рубить канаты, привязывавшие шар. Шар плавно поднялся кверху и поплыл в северном направлении. Андрэ и его спутники долго еще махали платками со своего воздушного корабля.

Затем шар исчез в синеве неба и... целых тридцать лет мир не знал, что случилось с тремя смельчаками...

Чтобы давать о себе вести, Андрэ захватил пятьдесят почтовых голубей (тридцать лет назад еще не знали радио). Из всех этих голубей вернулся в Швецию только один, который принес с собою такую депешу:

«13 июля, 12 час. 30 мин. пополудни, 82° 2' сев. широты, 15° 5' вост. долготы. Хорошо идем на восток. Все благополучно. Это наш третий почтовый голубь. Андрэ».

После этого известия все с напряжением стали ожидать следующих. Но известий не было.

На следующее лето ожидания стали еще напряженнее—но голуби не возвращались, и никто не мог сказать, куда девался Андрэ и его спутники.

Прошел еще год. И лишь в мае 1899 г. к северному берегу Исландии был прибит буй-поплавок, брошенный Андрэ в море. Внутри поплавок нашли записку такого содержания:

«Поплавок № 7, брошен из шара Андрэ 11 июля 1897 г. (следовательно в день подъема.—*Н. Л.*), в 10 ч. 55 м. вечера по среднему гринвичскому времени под 82° с. ш., 25° з. д. Мы летим

на высоте 600 метров. Все благополучно. Андрэ, Стриндберг, Френкель».

После этого прошел еще год.

Наконец, 31 августа 1900 г., у Скэрво в северной Норвегии был найден другой поплавок Андрэ. Записка Андрэ, вложенная в него, гласила:

«Поплавок № 4, выброшенный 11 июля в 10 час. пополудни по гринвичскому времени. Полет идет пока хорошо. Находимся приблизительно на высоте 250 метров. Направление в начале С. 10° В. Компас без отклонения. Потом—С. 45° В. В 4 ч. 55 м. пополудни выпущены были четыре голубя, полетевшие на запад. Летим теперь над очень неровным льдом. Погода прекрасная. Настроение отличное. Андрэ, Стриндберг, Френкель».

Кроме этих двух поплавков в разное время было найдено в море еще три, в том числе так называемый «полярный» поплавок, который должен был быть выброшенным на самом полюсе.

Но все эти поплавки оказались пустыми и без замков, так что нельзя установить, были ли в них вложены записки, или же они были выброшены как балласт, чтобы облегчить, быть может, все более опускавшийся шар.

С тех пор вплоть до 1926 г. никто не слышал ничего ни об Андрэ и его двух спутниках, ни о самом шаре.

Шведское правительство отправило в 1899 г. ряд спасательных экспедиций в устье Лены, на Ново-Сибирские острова, на Шпицберген, на Землю Франца-Иосифа и в Гренландию. Но все поиски были безуспешны. Нигде не было обнаружено хотя бы малейших следов и остатков злополучного шара.

Вокруг гибели Андрэ и его спутников сложились целые легенды. Говорили, что шар Андрэ погиб в море, что Андрэ и его товарищи съедены белыми медведями, а русские политические ссыльные на острове Сахалине утверждали, что они видели летящий воздушный шар, обвятый пламенем. Но все это была лишь фантазия.

И только в 1926 г., спустя почти тридцать лет после исчезновения Андрэ, тайна его гибели раскрылась. И, как очень часто бывает, действительность оказалась гораздо фантастичнее самой безудержной фантазии.

Датский полярный исследователь Кнут Расмуссен во время своей полярной экспедиции на крайний север Канады летом 1926 г. добрался до одного из самых северных поселений Канады.

Здесь он встретился с восьмидесятилетним стариком-миссионером Туркетилем, прожившим тридцать лет среди эскимосов. Вскоре старик заболел и перед смертью рассказал Расмуссену следующую историю:

«В 1900 г. я был командирован на север Канады к эскимосам. Эскимосы взяли меня в плен и хотели убить, но пощадили, благодаря заступничеству моего спутника, эскимоса из Канады, который знал по-английски и был моим переводчиком.

«Меня увели в глубь снеговой пустыни, где теперь находится фактория Монморанси-Лек. После недельного заточения меня повели к вождям племени, пожелавшим со мной говорить. Как сейчас вижу—было теплое майское утро, необычайно сырое. Я предстал перед вождями. Помню этих стариков с каменными лицами, не предвещавшими ничего хорошего. Помню рыхлый снег под ногами.

«—Скажи нам, правда ли, что в стране, где живут белые люди, бывают большие палатки, летающие по воздуху, как птицы?—спросил меня один из вождей.

«Я не подумал в ту минуту о том, как могли задать мне такой вопрос эти эскимосы, не видавшие до тех пор белых людей. Я ответил утвердительно.

«Мой ответ вызвал среди эскимосов заметную тревогу. Мне задали новый вопрос:

«— Правда ли, что палатки эти сделаны из тонкой кожи, не похожей на кожу наших зверей?

«Я снова ответил утвердительно.

«Тогда с большим волнением, перебивая друг друга, эскимосы стали говорить о событии, смысл которого мне стал понятен из рассказа моего переводчика.

«Эскимосы говорили, что на месте их прежней стоянки несколько лет тому назад спустилась с неба большая палатка, из которой вышли три белых человека. Они искали дорогу к белым людям, но эскимосы не понимали их речи и бежали в паническом страхе от белых существ, спустившихся с неба, как привидения.

«Ужас эскимосов перед белыми людьми стал еще больше, когда они увидали, как эти белые люди прикладывали к плечу блестящие трубки, из которых вылетал гром и огонь, убивавший птиц на лету.

«Вожди племени решили, что эти белые люди были в плену у злых духов на небе и что злые духи опустили их на землю с неба, чтобы причинить эскимосам зло.

«Они решили убить незваных пришельцев и выполнили свое решение...».

Таков был, если верить рассказу старика-миссионера, трагический конец первых пионеров идеи завоевания полюса воздушным путем.

Кнут Расмуссен считает, что все, рассказанное Туркетилом, похоже на действительность. Еще до встречи с миссионером Расмуссен слышал, что лет двадцать пять назад эскимосами, жившими севернее Гудзонова залива, был найден в тундре кусок прорезинен-

ной материи. Среди эскимосов передавалась версия, что это часть одежды злых духов. Расмуссен тогда еще подумал о шаре Андрэ.

Если рассказанное старым миссионером верно, то нужно признать, что Андрэ и его спутники первые перелетели через полюс и совершили впервые в истории человечества воздушный рейс через полярную область из Европы в Америку.

Но, как бы то ни было в действительности, неоспоримо одно, что воздушная экспедиция Андрэ на полюс представляет один из наиболее драматических моментов борьбы за полюс.

Роальд Амундсен, вспоминая свой полет в 1926 г. через полюс на дирижабле «Норвегия», говорил:

— В тот вечер я повторял про себя одно слово, одно имя— Андрэ!

Х

Тысяча суток на Земле Франца-Иосифа

Неудачи полярных экспедиций не могли убить стремления исследователей к полюсу. Наоборот, каждая новая неудачная попытка еще более заставляла думать о полюсе.

После экспедиции Нансена на «Фраме» и после гибели Андрэ на полюс устремляются со всех сторон несколько экспедиций. Одни исследователи хотят достигнуть полюса на собаках, другие ищут свободного прохода на пароходе, третьи думают пройти к полюсу на лыжах. Каждый стремится придумать наиболее верный способ открытия далекой таинственной точки земли—крайнего севера.

Некоторые исследователи, сознавая всю сложность завоевания полюса, считали, что нужно сначала хорошо изучить полярную природу и все климатические и метеорологические условия полярной области. На такой точке зрения стоял и выдающийся полярный путешественник Фредерик Джексон, оказавшийся неожиданно для себя спасителем Нансена и Погансена.

Еще будучи мальчиком Джексон стал мечтать о завоевании полюса. Чтобы познакомиться с полярной природой, он поступил на службу на одно китоловное судно.

В 1892 г. Джексон напечатал в английских газетах свой план полярной экспедиции и обратился к английскому обществу с воззванием помочь ему осуществить этот план.

План заключался в следующем: предварительно исследовать подступы к полюсу. Затем устроить по дороге к полюсу целый ряд складов провианта, расположенных на известном друг от друга расстоянии.

Благодаря этим складам, исследователь сможет, не обременяя себя большим балластом, идти к полюсу налегке, везя с собою лишь

самое необходимое. А это даст возможность значительно ускорить путь.

Джексон отправился на предварительные разведки на север России и, поселившись среди самоедов Большеземельской тундры, исследовал остров Вайгач и побережье Ледовитого океана.

Приехав в Архангельск, Джексон узнал, что на его призыв откликнулся Альфред Гармсворт, богатый английский издатель. Гармсворт предложил Джексону снарядить за его счет экспедицию к северному полюсу.

1 июля 1894 г. пароход «Винвард», купленный Джексоном, вышел из Лондонского порта и направился на север. На пароходе Джексон вез на север деревянный дом. Этот дом Джексон собрал на мысе Флора, на Земле Франца-Иосифа, и с несколькими своими спутниками остался там для изучения и исследования полярной природы.

Исследователи провели на Земле Франца-Иосифа три года. Благодаря принятым мерам предосторожности, среди них за все три года не было ни одного серьезного заболевания.

Летом Джексон и его спутники обследовали значительную часть островов Земли Франца-Иосифа и сделали много ценных наблюдений относительно климата, растительного и животного мира полярной области.

Пребывание Джексона на Земле Франца-Иосифа спасло и Хансена с Йогансеном от гибели.

XI

Новые атаки на полюс

В 1899 г. три экспедиции одновременно повели атаку на север. Американец Роберт Пири, норвежец Отто Свердруп и итальянцы во главе с герцогом Абруццим.

Роберт Пири выработал план путешествия на полюс на собаках — по льду от мыса Йорк со стороны Гренландии. На пути к полюсу Пири намеревался устроить на льду ряд складов с провиантом и бензином.

В июле 1898 г. Пири отправился на север Гренландии. Он пробыл в полярной пустыне четыре года и вернулся в Америку летом 1902 г. За эти годы пребывания среди льдов Пири не один раз бывал на краю гибели. Он отморозил себе обе ноги настолько серьезно, что пришлось отрезать семь пальцев.

В 1900 г. Пири достиг $83^{\circ} 50'$ сев. широты.

В апреле 1902 г., в сопровождении негра Хенсона, он прошел на север с Земли Гранта до $84^{\circ} 17'$ сев. широты. Шли по пловучим льдам, приходилось иногда ждать по нескольку дней, пока одна

льдина подплывет к другой так близко, чтобы на нее можно было перебраться.

Совершенно обессилов от тяжелого путешествия по льду, Пири вынужден был отказаться от попытки идти дальше на север. До полюса еще оставалось шестьсот километров.

В конце апреля исследователь вернулся в Гренландию. В своем дневнике он пишет:

«Игра проиграна. Мой шестнадцатилетний сон кончился. Я боролся как мог. Больше ничего сделать не могу».

.....
Точно так же не удалось открыть полюс и спутнику Нансена—Отто Свердрупу.

Свердруп отправился летом 1898 г. на север на «Фраме». Его план был таков: пройти проливами Смита и Кент Кэна, каналами Кеннеди и Робессона и затем выяснить возможность плавания на «Фраме» на север от Гренландии.

В августе 1898 г. «Фрам» был захвачен льдами, и Свердруп вынужден был остановиться на зимовку у пролива Рис.

Свердруп надеялся на следующее лето плыть дальше на север, но льды продержали его почти на одном месте свыше трех лет. За эти три года Свердруп и его спутники сделали много ценных наблюдений, но главная цель экспедиции—завоевание полюса—осталась недостигнутой.

6 августа 1902 г. «Фрам» освободился от ледяного плена. Но весь экипаж был сильно утомлен трехлетним пребыванием среди холода и мрака. Провиант был на исходе. И Свердруп вынужден был вернуться в Норвегию.

ХП

Ближе всех к полюсу

В то время, как Пири безуспешно стремился пройти по льду к полюсу и достиг после невероятных усилий только 84° сев. широты, участникам другой полярной экспедиции—итальянской—удалось пройти по льдам до $86^{\circ} 34'$ сев. широты, то-есть перешагнуть тот предел, до которого дошли Нансен с Югансеном. Но эта частичная победа стоила жизни трех человек.

Итальянская экспедиция отправилась на север летом 1899 г. на пароходе «Полярная Звезда» («Стелла Полярэ»). На борту парохода было сто двадцать самоедских собак.

В августе «Полярная Звезда» достигла Земли Франца-Иосифа, и здесь экспедиция остановилась на зимовку в бухте Теплиц.

В феврале 1900 г. на полюс по льду были отправлены три группы по три человека, но сильные морозы (термометр часто показывал

45—48 градусов ниже нуля) и полярная тьма заставили путешественников вернуться на место зимовки.

Только в половине марта три отряда под начальством капитана Каны, доктора Кавалли и лейтенанта Керини снова отправились на север. Первое время путешественники проходили километров по двенадцати в день.

После сорокапятидневного путешествия по льдам отряд капитана Каны увидал впереди себя широкий канал воды. Дальнейший путь к полюсу был таким образом отрезан. Каны определил географическую широту места, — оказалось, что он и его спутники достигли $86^{\circ} 33' 49''$ сев. широты.

Каны водрузил на вершине ледяного холма итальянский флаг и в трех запаянных жестянках оставил свои записки.

Другой отряд — под начальством доктора Кавалли — дошел только до мыса Германии. Истощение и усталость прервали путь. Матрос Карденти, оставив Кавалли и его товарища, один отправился в страшный обратный путь на место зимовки «Полярной Звезды»; отсюда за погибающими была послана спасательная экспедиция, которой и удалось разыскать доктора и его спутника Савойю на мысе Германии и доставить обоих на пароход.

Третий отряд — под начальством лейтенанта Керини — погиб бесследно на путях к полюсу. Почти три недели итальянцы искали среди ледяной пустыни своих троих товарищей, но поиски были безуспешны.

В августе 1900 г. «Полярная Звезда» покинула бухту Теплиц и направилась к берегам Норвегии.

ХIII

Гибель экспедиции Толя

Большинство полярных экспедиций отправлялись к полюсу либо от Шницбергена и Земли Франца-Иосифа, либо от Гренландии и Земли Гранта. И только огромное Восточно-Сибирское Ледовитое море, после неудачной попытки Нансена, почти не привлекало внимания исследователей.

Эта часть полярной области была в полном смысле полярной пустыней. Исследовать эти ледяные просторы и поставил себе целью русский ученый Эдуард Толь.

Толь, геолог по образованию, неоднократно исследовал побережье Восточной Сибири и по поручению Академии Наук производил геологические раскопки на Ново-Сибирских островах.

В 1900 г. под начальством Толя была организована большая морская экспедиция на пароходе «Заря». Взяв с собой съестных при-

пасов на три года, Толь 8 июля 1900 г. вышел из Петербургского порта на Мурман. С Мурмана «Заря» пошла на восток, вошла в Карское море, но 13 сентября была затерта льдами в Таймырском проливе, около северо-западных берегов Таймырского полуострова, на широте $76^{\circ} 8'$.

После тяжелой зимовки судно освободилось от ледяного плена лишь 12 августа 1901 г. 19 августа «Заря» обогнула мыс Челюскин, а 29-го была на виду острова Беннета.

3 сентября пароход вынужден был сделать остановку в Нерпичьей губе (на острове Котельном) для исправления машин.

Через неделю наступили морозы, и Толь решил зазимовать на Котельном.

Еще в прежние свои экспедиции в восточную Сибирь ученый слышал от промышленников, ходивших на Ново-Сибирские острова за мамонтовой костью, что к северу от этих островов лежит неизвестная земля, прозванная «Землей Санникова», по имени сибирского промышленника, открывшего будто бы эту землю.

Толь решил отыскать эту полулегендарную землю. Весной 1902 г. в сопровождении астронома Зеберга и двух якутов он отправился на собаках на остров Беннета, чтобы оттуда пройти по льдам дальше на север, до земли Санникова.

Толь просил оставшихся членов экспедиции зайти за ним летом на «Заре» на остров Беннета. Если же этому помешают льды, то не ждать его, а идти к устью Лены.

Летом 1902 г. лед в Нерпичьей губе стоял долго, и «Заря» вышла в открытое море в августе. Капитан Коломийцев направился было к острову Беннета, но встретил на пути сплошные льды и вынужден был идти к устью Лены.

Для оказания помощи Толю в мае 1903 г. на остров Беннета отправился лейтенант Колчак.

Осмотрев сначала Ново-Сибирские острова, Колчак отправился на остров Беннета, которого и достиг 4 августа. Здесь, под грудой обледенелых и занесенных снегом камней, Колчак разыскал оставленные Тодем инструменты, коллекции, писанные его рукой документы и план острова с письмом Толя, которое оканчивалось словами: «Отправляемся на юг. Провизии имеем на 14—20 дней. Все здоровы».

Несмотря на тщательные поиски, никаких дальнейших следов Толя и его спутников обнаружить не удалось. Покинув в августе 1902 г. остров Беннета, Толь и его трое спутников бесследно исчезли в ледяной полярной пустыне.

Вероятно, они все попали в полярную зиму, а может быть, погибли от голода? Кто может разгадать тайну полярных льдов?..

Первый дебют Роальда Амундсена

Когда в 1889 г. из Гренландии возвратился молодой Фритиоф Нансен и в Христиании ему была устроена торжественная встреча, в толпе народа находился семнадцатилетний юноша. Этого юношу звали Роальд Амундсен.

— Я тоже буду полярным путешественником. Я открою северо-западный проход, в поисках которого погиб Франклин,—думал юноша.

Он проходил весь день по улицам Христиании, раздумывая о своем плане. Амундсен был сын бедного рыбака, умершего за несколько лет перед этим. Мать его хотела видеть своего Роальда врачом, но юноша, прочитав книгу об экспедиции Франклина, захотел стать полярным путешественником. Пример молодого Нансена еще более укрепил его мечты.

И вот Амундсен приступил к длинной подготовительной работе, к выработке из себя выносливого полярного путешественника.

В 1894 г. он занимается юнгой на старое китоловное судно «Магдалина» и впервые попадает в Ледовитое море.

В 1898 г. он поступает штурманом на пароход «Бельгия», который отправлялся в южную полярную область. На «Бельгии» Амундсен пробыл в южной полярной области почти полтора года и вернулся оттуда закаленным путешественником.

После этого Амундсен начинает готовиться к самостоятельной экспедиции на север.

В его планы входит не только открытие северо-западного прохода, но и отыскание на Земле Боттия-Феликс магнитного полюса, открытого Джемсом Россом в 1831 году, но не исследованного, благодаря отсутствию инструментов. Амундсен решил отыскать этот полюс и произвести основательные исследования земного магнетизма.

Для этого он отправился в Гамбург, изучил там вопрос о земном магнетизме и, возвратясь в Норвегию, изложил свой план Фритиофу Нансену. Нансен одобрил его.

Теперь оставалось только собрать деньги, купить небольшое китоловное судно и отправиться на север.

Судно было вскоре найдено. Эта была маленькая моторная яхта «Гюа», водоизмещением в 300 тонн. На этой яхте, с 4 спутниками и 10 собаками, Амундсен решил открыть северо-западный проход.

В ночь с 16-го на 17-ое июня 1903 г. «Гюа» вышла из Христиании под проливным дождем, но ее молодой капитан был «полон светлых надежд и твердой веры в будущее», навстречу которому неслась «Гюа», носившая имя древней скандинавской богини ветров.

Миновав бухту Мельвила (на западном берегу Гренландии), Амундсен вошел в Ланкастерский пролив, сделав остановку у острова Бичи в бухте Эребуса, где зимовал Франклин.

Франклин был один из любимых героев Амундсена. Еще в детстве он прочитал книгу о его гибели, и с тех пор Франклин был для него примером преданности делу и образцом мужества и героизма. Смотри в окутанную сумраком даль, Амундсен думал о герое своего детства, и картины гибели Франклина и его товарищей ярко вставали в его воображении.

Льды благоприятствовали экспедиции и позволили яхточке войти в пролив Барроу и идти дальше на запад.

Благодаря близости магнитного полюса, Амундсену пришлось отказаться от компаса и держать путь по солнцу и звездам, как плавали некогда древние викинги.

Однажды яхточка едва не сделалась жертвой огня. Около Земли Боотия от неизвестной причины возник пожар в машинном отделении, около керосинного склада. Керосина на яхте было десять тысяч литров. Все бросились тушить огонь и, употребив почти нечеловеческие усилия, ликвидировали пожар.

Около Земли Вильгельма льды преградили дальнейший путь на запад, и «Гиоа» остановилась на зимовку в бухте, которая с того времени называется «Бухтой Гиоа».

Амундсену и его товарищам пришлось прожить в этой гавани две зимы. Они производили научные наблюдения, ходили на охоту, точно определили местонахождение магнитного полюса, который оказался недалеко от того места, где открыл его Джеме Росс.

В середине августа 1905 г. льды очистили бухту, и Амундсен снова направился на запад. «Гиоа» вышла из лабиринта островов и островков, но ей оставалось еще пройти самую трудную часть пути—по мелким водам, где плавали огромные массы льдов.

Наконец, 26 августа яхта вышла в открытое море. Северо-Западный морской проход был открыт!

«Мечта моих детских лет была осуществлена»,—говорит Амундсен.

Когда показалось на море встречное судно, на «Гиоа» был поднят норвежский флаг. Встречное судно оказалось американским китобоем.

— Это капитан Амундсен?—раздался вопрос.

— Да. Мы идем из Атлантического океана.

И «Гиоа» на всех парусах понеслась дальше на запад, в Великий океан...

Никто из участников экспедиции не думал, что им еще раз придется зимовать. Но это случилось. В сентябре льды окружили маленькую яхту, и Амундсен вынужден был остановиться на третью зимовку вблизи залива, в который впадает река Мекензи.

В октябре Амундсен добрался вместе с китоловным почтовым отрядом на лыжах до Аляски и послал в Норвегию телеграмму. Зимой он вернулся на яхту. Весной умер один из его спутников—механик Винк.

Когда лед тронулся, «Гюа» пошла дальше на запад мимо острова Гершеля и через Берингов пролив прошла в Великий океан.

Грандиозная географическая задача была блестяще разрешена. Северо-западный проход из Атлантического океана в Великий был открыт.

Но разрешение этой задачи потребовало четыре столетия и сотни человеческих жертв.

Открытие Амундсена имело только чисто теоретический характер. Практического значения северо-западный проход не имеет. Представляя кратчайший путь из одного океана в другой, северо-западный проход является, однако, наиболее длинным путем по времени. Амундсену потребовалось три года на прохождение этого пути!..

Но открытие северо-западного прохода было великой победой человеческой энергии над полярными льдами.

В августе 1906 г. «Гюа» вошла в гавань Сан-Франциско, где маленькая яхта была поставлена на озере в одном из городских парков. «Гюа» ожидали на пристани тысячные толпы. Амундсена всюду встречали как героя. Да и немудрено—ведь то, о чем мечтал юноша почти восемнадцать лет тому назад, осуществилось в полной мере.

XV

Роберт Пири на 87° 6' сев. широты

Роберт Пири, едва не погибший в Арктике, не мог, однако, примириться с мыслью, что он оказался бессильным победить стихию.

И вот мы видим Пири снова на севере.

Летом 1903 г. из Нью-Йорка вышло хорошо оборудованное судно «Рузвельт», специально построенное для плавания среди полярных льдов. На «Рузвельте» Пири шел походом на север. В Гренландии Пири купил двести собак с упряжкой и нанял пятьдесят человек эскимосов, которые должны были сопровождать экспедицию на полюс.

В феврале 1906 г. Пири высадился на лед и пошел через Землю Гранта на север. В марте он достиг Полярного моря. Верный спутник его негр Хенсон шел впереди с несколькими эскимосами и строил снежные хижины для самого Пири и сопровождавших его эскимосов.

На этот раз судьба как будто бы благоприятствовала Пири. Он благополучно подвигался все дальше и дальше на север. До полюса оставалось всего только триста километров с небольшим. Пири достиг 87° 6' сев. широты. Но здесь путешествие внезапно прерва-

лось. Пири принужден был вернуться обратно, потому что впереди появилась вода.

Льды пришли в движение. Нужно было спешить назад, иначе ожидала гибель.

Возвращение было тяжелое и опасное, и Пири, двадцать лет ходивший на север, говорил в своем отчете об этой экспедиции:

«Это было первый и единственный раз за все время моих полярных путешествий, когда я не был уверен в благополучном исходе предприятия».

Чтобы не замерзнуть от жестокого холода, пришлось изрубить на топливо все сани. За время пути съели почти всех собак.

Осенью 1906 г. Пири был снова в Америке.

XVI

Жертвы полярной пустыни

Открытия Роберта Пири в северной Гренландии вызвали большой интерес к этой обледенелой земле. Дания, считавшая Гренландию своим владением, решила послать на ее север собственную экспедицию с научными целями. Начальником этой экспедиции был назначен молодой, но уже опытный полярный исследователь, Мюлюс Эриксен. Экспедиция Эриксена пробыла в Гренландии два с половиной года.

В июне 1906 г. Эриксен и его спутники отправились на старом рыболовном судне «Магдалина», которое они переименовали в «Данию». Экипаж составляли двадцать восемь человек. Среди них были ученые, художники, писатели.

В половине августа «Дания» благополучно миновала мыс Бисмарка и остановилась в маленькой бухте, недалеко от островов Кольдевея. Отсюда участники экспедиции предпринимали путешествия в лодках и на собаках вдоль побережья Гренландии, устраивая склады провианта для будущих экспедиций.

В конце марта 1907 г., когда предварительные работы по путешествию на север Гренландии были закончены, десять человек отправились в дальний путь.

Экспедиция разделилась на два отряда. В первом были сам Эриксен, картограф Гаген и гренландец Бронлунд. Второй отряд составляли капитан Кох, художник Бертельсен и гренландец Товий Говильсен. Кроме этих лиц четверо эскимосов должны были везти провиант и устраивать склады.

Первый отряд должен был отправиться к бухте Независимости, открытой Пири. Оттуда Эриксен с двумя своими спутниками должен был направиться в глубь острова, к мысу Глясье. Второй отряд, во-

главе с капитаном Кохом, должен был идти вдоль северо-западного берега.

В середине мая возвратился один из вспомогательных отрядов. Участники его рассказали, что дорога была очень тяжела. Неровный твердый лед, изборожденный глубокими трещинами, затруднял продвижение.

В конце июня вернулся на стоянку капитан Кох со своими двумя спутниками, путешественники были страшно изнурены тяжелым путем.

Наступила осень. Начались сильные морозы и снежные бури. Но отряд самого Эриксона не возвращался. Настроение на стоянке было подавленное. Все предчувствовали, что с Эриксом и его двумя товарищами случилось что-то нехорошее. В томительной неизвестности прошла вся долгая полярная зима.

Настало лето. Эриксен не возвращался. Решили послать на север спасательную экспедицию. В октябре она вернулась обратно, не найдя никаких следов исчезнувших товарищей.

Ранней весной 1908 г. в путь отправился другой спасательный отряд из двух человек. 26 марта этот отряд принес страшную весть. В ледяной пещере нашли труп Иоргена Бронлунда. Здесь же были карты Гагена, немного провизанта и заряженное ружье.

Записная книжка Бронлунда рассказывала о тяжелом путешествии по стране белого безмолвия.

Трагедия началась еще в июле 1906 г. 26 июля Бронлунд записал: «Охота безуспешна. Дичь все реже. Силы исчезают как у собак, так и у людей...»

Отчаянная борьба с голодом тянулась с августа до половины октября. Между тем солнце спускалось с каждым днем все ниже и ниже к горизонту. Приближалась длинная полярная ночь...

6 октября Бронлунд отмечает в своем дневнике: «У нас только четыре собаки, которые уже не в силах тащить сани, а потому их решили оставить... Эриксен и Гаген думают о документах и картах, которые нужно во что бы то ни стало спасти...»

10 октября Бронлунд пишет: «Солнце скрылось. Мы достигли материкового льда. У нас нет обуви. Страдаем ужасно от голода и холода. Особенно больно ногам...»

Последняя страница дневника гласит:

«Погибли у фьорда 79° после ноябрьской попытки вернуться домой через материковый лед. Я прибыл сюда в конце октября и не мог продолжать путь дальше из-за темноты и из-за того, что отморозил ноги. Тела товарищей находятся посередине фьорда, перед ледником (приблизительно 2½ мили). Гаген умер 15 ноября, а Мюлиусе—спустя почти десять дней.—Иорген Бронлунд».

По следам жертв ледяной пустыни

Вскоре по возвращении оставшихся в живых спутников Эриксона в Дании был поднят вопрос о посылке в Гренландию экспедиции, чтобы разыскать тела Эриксона и Гагена и их дневники.

Руководство этой экспедицией было поручено опытному исследователю полярных стран Эйнару Миккельсену.

Весной 1909 г. Миккельсен в сопровождении шестерых спутников отправился в Гренландию на яхте «Алабама».

В августе 1910 г.—более чем через год после отплытия «Алабамы» из Дании—одно китобойное судно подобрало на льдинах пятерых участников экспедиции Миккельсена. Среди них не было ни самого Миккельсена, ни его ближайшего помощника—Ивера Иверсена.

Спасенные рассказали, что «Алабама» благополучно дошла до Гренландии, где и остановилась на зимовку близ острова Шаннона. Миккельсен и Иверсен весной 1910 г. направились на поиски тел погибших Эриксона и Гагена.

Миккельсен дал приказ своим спутникам ждать до 1 августа. Если к этому сроку они не возвратятся, то оставшиеся участники могут уехать на «Алабаме» на родину.

Условный срок прошел, и путешественники, считая своих товарищей погибшими, решили покинуть Гренландию. Но не успели они приготовиться к путешествию, как «Алабама» была раздавлена льдами. Пятеро датчан пошли по льду и вскоре были подобраны китобойным судном.

Прошло два года после возвращения в Европу спутников Миккельсена и Иверсена. Все были вполне уверены в гибели обоих путешественников, ни у кого не возникало даже сомнения относительно их смерти.

Но в июле 1912 г. матросы одного норвежского судна, зашедшего случайно к берегам Гренландии, нашли на берегу деревянный щит с вырезанной надписью: «1912». Матросы взялись исследовать окрестности и вскоре наткнулись на небольшую землянку. На стук в дверях ее показались две странные человеческие фигуры, почти голые, обросшие длинными волосами.

Это были Миккельсен и Иверсен, прожившие вдвоем около двух лет среди ледяных пустынь.

Как оказалось, Миккельсену удалось разыскать путевые записки Эриксона. Но на обратном пути полуголодные и больные Миккельсен и Иверсен были застигнуты бурей. Она задержала их в ледяной пустыне. Путешественники потеряли гербарии и коллекции Эриксона

и с большим трудом добрались до стоянки «Алабамы», на острове Шанпоне.

Здесь они увидели покинутую зимовку и полузатоленный корпус «Алабамы».

К счастью, оставленные на берегу их товарищами съестные припасы помогли им оправиться от голода. Началась подготовка к зимовке.

Наступил октябрь. Солнце скрылось. Началась «темная пора». Бури и снежные ураганы яростно нападали на маленькую хижину, где жили двое людей.

«Как скучно зимою, адски скучно!—говорит Миккельсен в своем дневнике.—День проходит за днем без всякой перемены. Но каждый прошедший день приводит нас в восторг, так как приближает к тому времени, когда появится солнце... Наконец наступает день, когда солнце должно было бы показаться. Но нам не удается видеть его. Небо покрыто тучами, сгущается туман и поднимается буря.

«На следующий день, 10 февраля, мы снова вылезаем из берлоги и ждем восхода солнца. Мы стоим на ветру уже полчаса и начинаем терять терпение. Но вот заря на юге разгорается так сильно, что почти режет глаза. Вершины гор окрашиваются в розовый цвет. Тьма рассеивается. Вот по льду пробегает красновато-золотой луч, и мы с Иверсеном кричим:

«Ура! Ура! Зима кончилась. Скоро наступит лето. Лето, несущее нам освобождение!..»

Однако надежда на освобождение была напрасна.

Летом 1911 г. ни одно судно не подошло к тому месту, где находилась хижина Миккельсена и Иверсена.

Весною оба «робинзона» перебрались по льду на остров Шаннон, где было больше шансов на спасение. На береговом холме они подняли сигнальный флаг и все свое время посвятили наблюдению за освободившимся от льда морем.

«Мы часто и долго стоим на пороге нашей хижины,—говорит Миккельсен в дневнике,—с моря доносится грохот и треск, и нам кажется, что кто-то где-то стреляет из ружья. Мы громко кричим и ждем ответа. Но ответа нет... Наши голоса пропадают в сыром холодном тумане... И мы возвращаемся в нашу хижину с упавшим духом, покинутые и одинокие...»

В августе снова начались морозы. Скоро льды покрыли море. Надежда на спасение рухнула. Приходилось готовиться к третьей зимовке.

Прежде чем вернуться на место прежней зимовки (в Датской гавани), Миккельсен и Иверсен решили совершить путешествие по льду к югу на небольшой островок Малый Пенделум.

Здесь, на берегу бухты Бас-Рок, путешественники нашли, к своему большому удивлению, хижину. Взломав дверь, они нашли в хижине письмо лейтенанта Лауба с «Алабамы» к китоловам, письмо китоловов и, наконец, сообщение капитана шхуны «Лаура», помеченное 23 июля 1911 г.

Известие о том, что здесь летом было судно, потрясло Миккельсена и Иверсена.

«Всего шестнадцать миль,—воскликает Миккельсен в своем дневнике,—отделяли нас от спасения, от культуры, от людей! Это ужасно! Это так ужасно, что у нас нет даже охоты пустить в ход крепкие словечки... Молча усаживаемся на ящики, а в мозгу сверлит только одна мысль: 16 миль... 16 миль... всего 16 миль...

«Все, повидимому, складывается против нас. Наша уравновешенность, приобретенная с таким трудом, исчезает. Мы угрюмо сидим, сложив руки на коленях, и думаем о том, что могло бы быть... И раньше нам невесело было зимой. Теперь же мы чувствуем себя совсем скверно. Нас мучает мысль: «Почему мы не пробрались сюда весною и не оставили здесь вести о себе!»

Миккельсен и Иверсен решили после этого не возвращаться на место старой зимовки, а поселиться в хижине в бухте Бас-Рок. Они надеялись, что сюда летом 1912 г. снова зайдет какое-нибудь китоловное судно и спасет их.

Третья зима была невыносимо тяжела для путешественников. Длинная полярная ночь тянулась на этот раз бесконечно долго. Съестных припасов было очень немного. Запас пороха и дроби также истощался. А между тем вокруг хижины бродили медведи, волки и целые стада пещцов.

Не один раз медведи, чувствуя поживу, нападали на жилище одиноких путешественников. Один назойливый мишка взломал даже дверь и забрался в землянку. Только благодаря тому, что Миккельсен и Иверсен не растерялись, им удалось одержать победу над зверем.

Но и на этот раз зима прошла благополучно. Наступила весна. С приходом ее у путешественников снова воскресли надежды на избавление. Но прошел май, июнь, а желанное судно не появлялось. Миккельсен и Иверсен почти круглые сутки дежурили на вершине берегового холма и напряженно смотрели на море. Дни проходили за днями, а спасения не было. И с каждым новым днем надежды на спасение таяли.

Однажды утром Миккельсен и Иверсен были разбужены каким-то шорохом около двери. В первую минуту они подумали, что это медведь старается открыть дверь. Иверсен схватил ружье и бросился к двери. За ним бросился и Миккельсен, готовясь дать отпор непрошенному гостю.

Но Миккельсен вдруг остолбенел. Иверсен, успевший уже распахнуть дверь, кричал: «Ура! Судно! Судно!...»

«Что было вслед за этим,—пишет Миккельсен,—я в точности не помню. Мы увидели около своей землянки людей. Мне показалось, что я вижу целое войско, а на самом деле норвежцев было всего восемь человек...

«Я не видал людей, кроме Иверсена, двадцать восемь месяцев, и по этому толпа в восемь человек показалась мне огромной».

Первоначально, когда норвежцы увидели выскочивших из землянки двух человек, они приняли их за сумасшедших. Действительно, вид у путешественников был очень странный: развевающиеся длинные волосы, рваные и грязные отрепья на теле, безумные крики...

Через несколько минут «полярные робинзоны» были уже на борту парохода «Морской Цветок». Пароход доставил Миккельсена и Иверсена в Норвегию, откуда они приехали в Данию, где их давно уже считали погибшими.

XVIII

Обман или заблуждение?

Неудачи всех экспедиций к полюсу охладили интерес к нему, и многие исследователи пришли к заключению, что достижение северного полюса невозможно.

Вдруг осенью 1909 г. в Дании была получена из Гренландии телеграмма следующего содержания: «Нам наконец улыбнулось счастье. Американский флаг развевается на северном полюсе. 21 апреля 1908 г. Фредерик Кук».

Эта телеграмма была тем более неожиданной, что об экспедиции Кука положительно никто не знал.

Доктор Фредерик Кук принимал участие в экспедиции Роберта Пири в Гренландии (в 1891—92 гг), а затем был врачом в составе бельгийской экспедиции к южному полюсу. Возвратившись из этой экспедиции, Кук решил организовать собственную экспедицию к южному полюсу, но не мог достать нужных для этого средств.

Поселившись в Бруклине, Кук не мог, однако, жить покойной жизнью врача. «Полярная бацилла» прочно засела в нем, и летом 1907 г. доктор неожиданно исчез из Бруклина, не предупредив даже своих знакомых. Только из Гренландии он прислал известие, что предпринял путешествие к полюсу в сопровождении двух спутников эскимосов.

После этого о Куке не было никаких известий вплоть до сентября 1909 г., когда получилась приведенная выше телеграмма.

Вскоре в Дании было получено сообщение от датского чиновника, жившего в северной Гренландии. В его телеграмме говорилось:

«Доктор Кук достиг северного полюса 21 апреля 1908 г. Прибыл в мае 1909 г. в Упернавик. Эскимосы мыса Норк подтверждают путешествие Кука».

Осенью 1909 г. в Копенгаген явился из Гренландии сам Кук. Вот что он рассказывал о своем путешествии:

«Я решил добраться из эскимосского селения Аннутока, в Гренландии, на Землю Гриннеля и отправиться оттуда к полюсу. 19 февраля 1908 г., с восходом солнца наша небольшая экспедиция двинулась в путь. Экспедиция состояла из одиннадцати эскимосов и ста трех собак, которые тащили одиннадцать саней с припасами и инструментами.

«Скоро мы наткнулись на следы крупных зверей и по этим следам пошли по Маузенскому проливу вплоть до Лэнд-Энда. 18 марта вступили на льды Полярного моря с северной оконечности острова Гейберга».

Отсюда Кук часть эскимосов отправил обратно. Дальше на север ледяная поверхность стала ровнее, и Кук пошел к полюсу только с двумя спутниками.

8 апреля они были на расстоянии 320 километров от полюса. Через неделю до полюса оставалось только 160 километров. Термометр показывал 40° ниже нуля.

«Наконец наблюдения 21 апреля,—говорит Кук,—показали, что мы находимся на широте $89^{\circ} 59' 46''$. Полюс был уже недалеко. Мы прошли недостающее расстояние в $14''$ и занялись исследованиями».

Кук вырубил во льду дату и водрузил на шесте американский флаг. Рядом с флагом положил свой доклад. На полюсе Кук оставался целые сутки.

Обратный путь оказался более трудным. Погода была туманная, во льду появились трещины, не давшие им возможности подойти к Земле Хайберга, где были заготовлены склады провизии. Тогда путешественники прошли через землю Рингнес к Норд-Девону.

В сентябре Куку и его спутникам пришлось зазимовать у мыса Спарбо, на юге пролива Джонса.

Весной 1909 г. путешественники с величайшим трудом добрались до Аноритока в Гренландии, пройдя два месяца пешком и везя за собой тяжелые сани по глубокому снегу.

Из Аноритока Кук отправился на юг—в Упернавик и дальше к Эгедсминде, где он дождался судна.

Все ожидали, что Кук покажет свои дневники и результаты своих научных наблюдений в доказательство того, что он действительно достиг полюса, но Кук сказал, что он должен сам обработать свои заметки и пришлет их из Америки в Копенгагенский университет.

С этим обещанием он уехал в Америку.

А в это время с севера были получены другие телеграммы. Это были телеграммы от Пири. Пири также извещал, что он первый открыл полюс, и, вместе с тем, называл Кука шарлатаном и обманщиком.

Кук пробовал защищаться. Наиболее авторитетные датские ученые и знатоки полярных стран занялись исследованием его кратких заметок. Но несомненного доказательства того, что доктор Кук действительно был на полюсе, в этих заметках они не нашли.

Все ставили вопрос: что может сказать в свое оправдание доктор Кук?!

Но Кук внезапно исчез. Он прервал свои лекции в Америке и скрылся.

Осенью 1910 г. Кнут Расмуссен узнал от двух эскимосов, сопревождавших Кука на север, что они с Куком не заходили так далеко, как утверждал доктор.

Доктор Кук оказался величайшим мистификатором двадцатого века.

XIX

Роберт Пири на северном полюсе

Четыре главных пути ведут к северному полюсу: первый—пролив Смита, второй—между Гренландией и Шпицбергенем, третий—с Земли Франца-Иосифа и четвертый—от Берингова пролива.

Все эти четыре пути были испробованы, как мы видели выше, многими исследователями, но ни один из них не привел к цели.

Американец Роберт Пири избрал первый путь—через пролив Смита. Мы видели, что он несколько раз пробовал вести отсюда атаки на полюс, но каждый раз вынужден был отступать.

В 1908 г., после двадцатилетних полярных исследований, Пири решил предпринять новое путешествие к полюсу. Ему в это время было пятьдесят три года. Этот возраст уже мало подходил для путешествия на далекий север.

Но Пири говорил:

«Это моя последняя ставка! Я должен или выиграть ее, или навсегда признать себя побежденным...»

Пири остроумно сравнивал свою борьбу за полюс с игрой в шахматы.

«В этой игре я упражнялся двадцать три года. Я терпел поражения за поражением, но каждое новое поражение научало меня чему-нибудь. Я приобретал новые познания, полезные для будущих экспедиций, я изучал все причины моих неудач, стараясь избежать ошибок на будущий раз.

«Но если правда, что открытие северного полюса по заранее выработанному плану можно сравнить с шахматной игрой, то между ними есть и очень существенная разница. В шахматной игре человеческий ум борется с человеческим умом, здесь же идет борьба человеческого ума и настойчивости против слепых сил природы. Я могу обсуждать все свои ходы, но не могу предусмотреть всех ходов моего великого противника».

6 июня 1908 г. Пири отплыл из Нью-Йорка на яхте «Рузвельт». Дойдя до эскимосского селения Ита на западном берегу Гренландии, Пири нанял здесь двадцать пять эскимосов и купил двести пятьдесят собак для езды.

Из Ита Пири направился дальше на север. Он намеревался дойти на «Рузвельте» до мыса Колумбии, на северном берегу Земли Гранта, провести здесь зиму и ранней весной 1909 г. ехать на собаках к полюсу.

Однако льды помешали «Рузвельту» дойти до мыса Колумбия, и Пири вынужден был остановиться на зимовку у мыса Шеридана (на северо-восточном берегу Земли Гранта).

1 марта 1909 г. Пири вышел на северный полюс. Его сопровождали двадцать пять человек, из них семнадцать эскимосов и один негр. Обоз экспедиции состоял из девятнадцати саней, которые везли сто тридцать три собаки.

До полюса было четыреста десять географических миль.

Экспедиция разбилась на несколько партий, которые шли друг за другом на определенных дистанциях. Через известное расстояние вспомогательные отряды, сложив свои запасы на льду, отправлялись обратно на место зимовки «Рузвельта».

26 марта Пири и его спутники достигли 87° северной широты. На следующий день большая полынья преградила им путь. Пири, прождав сутки, пошел в обход и 2 апреля был уже на 88°. Отсюда последний вспомогательный отряд во главе с капитаном «Рузвельта» Барлетом повернул на юг.

Пири остался один с пятерыми спутниками—негром Хенсоном и четырьмя эскимосами. У них было пять саней, запряженных сорока собаками. До полюса оставалось двести двадцать километров.

Маленький отряд в шесть человек неустрашимо идет дальше. С полюса мчится им навстречу холодный ветер. Но Пири и его спутники идут все дальше и дальше на север, то по глубокому снегу, то через ледяные утесы, то по льдинам, таким острым, что они разрезают о них свою меховую обувь.

Дни стояли ясные. Солнце и луна одновременно кружились на небе, не заходя за горизонт.

4 апреля Пири достиг 89° . До полюса оставалось только сто десять километров. Эскимосы стонут от холода. Они утомлены, хотят вернуться обратно. Но Пири говорит, что еще два-три дня ходьбы — и они будут на полюсе.

Вот они достигают наконец ровного льда, и собаки несутся сначала рысью, потом галопом.

По расчету Пири полюс должен быть близко.

«Мы прошли восемнадцать километров,—говорит он.—В это время небо прояснилось, показалось солнце, и можно было произвести астрономические наблюдения и определить широту места, где мы находились. Оказалось, что мы находились по ту сторону полюса!

«Как все это было странно! И всего страннее было то, что, пройдя всего лишь несколько часов, я прошел через верхушку земного шара из западного полушария в восточное! Как-то трудно было постигнуть, что первые километры нашего короткого перехода мы шли по направлению с юга на север, а следующие километры шли уже с севера на юг, не меняя однако своего направления!..

«Ни востока, ни запада, ни севера для нас уже не существовало, когда мы стояли у полюса. Во все стороны простирался только один юг.

«На том месте, где мы находились, один день и одна ночь составляют год, а сто таких суток составляют столетие».

Сделав еще несколько поверочных наблюдений, чтобы с наибольшей точностью определить местонахождение полюса, Пири водрузил на полюсе пять флагов. Первый из этих флагов был шелковый национальный американский флаг, подаренный Пири его женой пятнадцать лет назад. Этот флаг совершил с Пири несколько путешествий на север — и каждый раз путешественник оставлял кусочек этого флага на том крайнем северном пункте, до которого ему удавалось дойти. Наконец, теперь этот флаг гордо развевался над ледяными просторами северного полюса!

Когда все флаги были укреплены на льду, Пири пожал каждому из своих спутников руку и поздравил их с успехом. Затем составил записку об открытии им полюса и положил эту записку в бутылку, которую оставил на льду.

Записка об открытии северного полюса была составлена в таких выражениях:

« 90° сев. широты. Северный полюс. 6 апреля 1909 года.

Сегодня пришел сюда. От мыса Колумбия двадцать восемь дневных переходов. При мне находятся пять человек: негр Мэтью Хенсон, Атэ, Этчингвэ, Зиглу и Аквиэ — эскимосы, а также пять собак и тридцать восемь собак. Мое судно «Рузвельт» стоит у мыса Шеридан, сто шестьдесят два километра к востоку от мыса Колумбия.

Экспедиция под моим начальством, на долю которой выпало счастье достигнуть полюса, состоит под покровительством Арктического клуба в Нью-Йорке и была снаряжена и отправлена на север друзьями и членами этого клуба с той целью, чтобы, если возможно, достигнуть полюса.

Роберт Пири».

В другой записке капитан Пири написал, что, достигнув, согласно своим наблюдениям, северной оконечности земной оси, он объявляет всю эту область владением Северо-Американских Штатов, в знак чего и водрузил на полюсе американский флаг.

Пири оставался у полюса тридцать часов. Он сделал еще несколько определений широты и 7 апреля в четыре часа пополудни отправился в обратный путь.

Впереди предстоял длинный путь: восемьсот километров по льдам. Лды часто трескались, расходились, образуя многочисленные полыньи и проливы. И завоевателю полюса невольно приходила в голову мысль: «Полюс достигнут! Но удастся ли благополучно вернуться, чтобы рассказать о своем открытии?»

Однако счастье благоприятствовало Пири, и он без особых приключений совершил обратный переход.

Радость Пири была омрачена по прибытии на «Рузвельт» известием о гибели одного из членов экспедиции, профессора Марвина, утонувшего в полынье, когда он возвращался с научной экскурсии. В память погибшего под 86° сев. широты, на берегу Земли Гранта, на расстоянии восьмидесяти одного километра к северу от мыса Колумбия, Пири сложил из камней памятник. «Это самая северная могила», — сказал Пири.

В июле 1909 г. «Рузвельт» освободился от ледяного плена и покинул мыс Шеридан, взяв курс на юг. 21 сентября пароход достиг благополучно гавани небольшого городка Сиднея (в Сев. Америке).

Сколько раз возвращался Пири в этот маленький городок после своих неудачных попыток печальный и разочарованный!

Но на этот раз рядом с другими флагами на главной мачте «Рузвельта» развевался новый флаг, никогда еще не появлявшийся ни в одной гавани мира.

Это был флаг Северного Полюса!

Великая географическая задача, потребовавшая стольких жертв и усилий, была решена. Покров тайны, окутывающий северный полюс, отныне был снят.

Пири работал для этого двадцать три года, из них восемнадцать лет провел во льдах на севере и только пять — дома, где он все время был занят подготовкой к борьбе за полюс.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

I

Первая русская экспедиция к северному полюсу

Ранним утром 14 августа 1912 г. в Архангельском порту царило необычайное оживление. На набережной толпились тысячи народа. Трещал аппарат кинематографа, бегали фотографы, направляя глазки камер на стоявшее у пристани дальнего плавания небольшое судно. На борту судна виднелась надпись: «Мученик Фока».

«Фока»—было довольно старое китоловное судно, ничем особенным не выдающееся, но на него было обращено внимание всех потому, что оно отправлялось на северный полюс.

Это была первая русская экспедиция на полюс.

Начальник экспедиции, молодой лейтенант Георгий Яковлевич Седов, отдавал последние приказания. И скоро под громкие крики «ура» «Фока» покинул Архангельск.

Экспедиция, отправившаяся на «Фоке» к полюсу, состояла из двадцати двух человек. Начальник экспедиции Г. Я. Седов—сын бедного рыбака—с юных лет мечтал о плавании в полярных морях. Он производил в течение нескольких лет исследования сибирского побережья и задумал организовать первую русскую экспедицию к северному полюсу.

Однако морское министерство не дало Седову ни судна, ни средств для задуманного им дела.

Тогда энергичный лейтенант ухитрился убедить нескольких капиталистов в необходимости снаряжения экспедиции на полюс,—и они дали ему деньги.

Собственно говоря, идти на полюс в половине августа было уже поздно. Но Седов решил перезимовать зиму на Земле Франца-Иосифа, а ранней весной, когда лед стоит еще неподвижно на полюсе, отправиться туда на лыжах и на собаках.

С самого начала экспедиции Седова начали преследовать неудачи. Еще в Белом море «Фока» был захвачен сильным штормом, который заставил его простоять в одной из бухт Кольского полуострова.

19 августа «Фока» снова вышел в море, но уже 22-го был опять застигнут бурей у берегов Новой Земли. 25-го «Фока» с большим трудом добрался до Маточкина Шара, а 28-го остановился в Крестовой губе.

В Крестовой Губе существует небольшой поселок, и здесь Седов оставил пять человек больных и сделал некоторые запасы провiantа.

30 августа, распрощавшись с последним человеческим поселением, экспедиция направилась на север.

Картины одна другой сказочнее открывались перед путешественниками. Справа от них чернели высокие утесы Новой Земли, верхушки которых были уже покрыты снегом. Там и сям с гор спускались к морю мертвые реки голубых ледников. Невозмутимый покой царил справа. Зато слева и прямо неумолчно стонал мятущийся океан. Гигантские волны хлестали в борта утлого судна и, словно сторожевые собаки, не пускали судно на север, к таинственному полюсу.

2 сентября «Фока» встретил пловучие льды. Корабль смело вошел в ледяное поле, упрямо держа курс на север. С каждым днем льды становились гуще. На море пропали чайки, тюлени. Кругом стояла необычайная тишина. Только иногда льдины за бортом глухо ударялись о судно и с тихим шуршанием напользали одна на другую.

Через несколько дней плавания среди льдов Седов вынужден был повернуть назад и с большим трудом провел «Фоку» к полуострову Панкратьева. Здесь он вынужден был остановиться на зимовку среди льдов.

Надвигалась полярная ночь. Впереди ожидало сто дней сплошной ночи, трескучих морозов и бурь. Седов распорядился утеплить судно. Палубу засыпали слоем земли, в каютах поставили чугунные печи.

Морозы усиливались. Солнце давно скрылось, и кругом становилось все темнее. Полярная ночь, темная, озаренная лишь светом далеких звезд, окутала мраком затерянное во льдах судно с экипажем в семнадцать человек.

Седов и его спутники коротали время за охотой, производили научные наблюдения. За трудом и работой незаметно прошла и зима.

В феврале показалось солнце. Все оживилось. Начались экскурсии на Новую Землю и на соседние острова. В начале апреля пошел дождь, прилетели первые чайки. Седов стал готовиться к дальнейшему плаванию на север,—но первого мая пошел сильный снег, началась мятель и вернулись холода. Градусник часто показывал до 15° ниже нуля.

Наступил июнь, но лед вокруг судна стоял сплошным полем. Прошел июль, а «Фока» попрежнему был в ледяном плену. Неотвязная мысль преследовала всех:

«Неужели придется провести в льдах вторую зиму?»

Наступил август. Надежды на спасение таяли. Снова приближалась зима. Но радость всегда приходит нечаянно. 20 августа вахтенный вдруг закричал:

— Лед ломается!

Все выбежали на палубу. Из-за ближайшего мыса слышался неопределенный гул, похожий на отдаленные раскаты грома или на грохот морского прибоя. Гул усиливался, приближался, окружая корабль и нарастая. Со всех сторон на белоснежном ледяном поле побежали темные трещины.

Лед грузно заколыхался. Трещины расширились, и в бухте скоро образовался широкий канал...

Седов распорядился развести пары. Вечером «Фока» вырвался из бухты и пошел по каналу, расталкивая обломки льдин, на север, к Земле Франца-Иосифа, чтобы зазимовать у мыса Флоры, где Фредерик Джексон провел три года.

Но через несколько дней льды на море стали гуще. Лавировать среди них было трудно, да и топливо подходило к концу. А до мыса Флоры было еще не менее двухсот километров.

Товарищи указывали Седову на невозможность плыть дальше. Но лейтенант стоял на своем.

— Нам нужна Земля Франца-Иосифа. На мысе Флоры Макаровым сложен уголь. Если топлива не хватит—будем жечь судно! Что же делать? Итти же назад, пройдя труднейшую половину—преступление...

Через несколько дней в тумане, впереди на севере, показались очертания Земли Франца-Иосифа.

1 сентября «Фока» с трудом добрался до мыса Флоры. Никто еще не приставал к этим далеким берегам в такое позднее время. На островах была уже зима, горы и береговые утесы оделись снежным покровом,—но горсточка экипажа «Фоки» с радостью предвкушала высадку на эту обледенелую землю. Она была первой ступенью по дороге к полюсу, и здесь Седов рассчитывал найти топливо и провиант, оставленные прежними путешественниками.

Мыс Флора на Земле Франца-Иосифа—это «культурный» уголок полярного мира. Здесь жили и работали английские исследователи Лей-Смит и Джексон, американцы Вельман, Балдвин и Фиала. После них остались их жилища.

В этих полуразрушенных хижинах Седов и его спутники и намеревались провести зиму.

Путешественников ожидало разочарование. Каменный уголь, сложенный здесь в 1901 г. Макаровым, заходившим сюда на ледоколе «Ермак», был сожжен, повидимому, экспедицией Фиала. Впереди предстояла зимовка без топлива.

Зима прошла в тяжелой обстановке. Экипаж страдал от холода, началась цынга. У Седова распухли ноги, появилась одышка, сонливость и слабость.

Несмотря, однако, на свое болезненное состояние, Седов решил идти на полюс в феврале, как только покажется солнце.

2 февраля в сопровождении двух матросов на трех нартах, запряженных двадцатью собаками, он отправился к полюсу. Все члены экспедиции уговаривали Седова оставить свое решение, так как можно было заранее предсказать неудачу—до полюса было более тысячи километров, и пройти это расстояние без вспомогательных складов, без достаточного провианта было, конечно, делом чрезмерно трудным.

Но Седов был непреклонен, хотя, быть может, в душе и сознавал, что идет на верную гибель.

Во время пути к полюсу болезнь Седова все более и более обострялась, силы падали. На второй неделе пути он не мог уже идти. Спутники просили вернуться обратно. Но Седов упорствовал.

Опасаясь, что спутники попытаются самовольно повернуть на юг, Седов, лежа на нартах, все время держал в руках компас и следил за направлением.

Наконец путешественники достигли $81^{\circ}40'$ сев. широты. Здесь, на льдах пролива, отделяющего Землю Франца-Иосифа от острова Рудольфа, они встретили большую полынью. Дальнейший путь на север был прегражден.

Между тем Седов был уже без памяти. Он задыхался, бредил, а, приходя в сознание, жаловался на отчаянную боль. Он видел, что смерть уже близка.

Спутники его—матросы Линник и Пустошный,—чтобы хоть сколько-нибудь облегчить страдания начальника и согреть его холодеющее тело, непрерывно держали у груди умирающего горящую керосинку. 20 февраля 1914 г. Седов скончался. Линник и Пустошный решили доставить его тело на место зимовки «Фоки» и тотчас же двинулись в обратный путь.

Благодаря темноте и непогоде, путешественники часто сбивались с пути. Жестокие вьюги заставляли их часто останавливаться среди ледяной пустыни.

Истощенные и полубольные, матросы решили повернуть к месту зимовки итальянской экспедиции 1899 г., где они надеялись найти запасы провианта и керосина. Однако силы обоих падали, и вскоре у одного из них пошла кровь горлом.

Везти дальше тело Линник и Пустошный были уже не в силах. На берегу острова Рудольфа они с большим трудом вырыли яму и в ней похоронили тело лейтенанта. Затем, бросив лишние сани и

весь багаж, они на оставшихся собаках отправились к месту зимовки «Фоки».

6 марта Линник и Пустошный—с черными обмороженными лицами, изможденные и больные—достигли бухты, где зимовали их товарищи, и рассказали им печальную повесть своих странствий.

С наступлением лета, как только льды треснули и дали возможность «Фоке» выбраться из бухты, оставшиеся в живых участники седовеской экспедиции направились на юг. Для отопления паровых котлов они разобрали на «Фоке» надпалубные борты, среднюю палубу, сожгли все запасные матчы. Но этого топлива хватило не надолго.

Приходилось по пути охотиться на моржей и топить паровые котлы моржовым салом.

9 июля 1914 г., медленно плывя среди льдов, «Фока» пробивалась к югу. Вдруг вахтенный крикнул:

— Человек на берегу!

Человек на берегу, увидав, в свою очередь, «Фоку», быстро сел в маленький каяк и, торопливо взмахивая веслом, поплыл к кораблю.

Когда каяк приблизился к нему, взволнованные голоса с борта наперебой закричали:

— Кто вы? Кто вы?..

— Я—штурман парохода «Святая Анна». Я пришел с восьмидесяти третьего градуса северной широты. Со мной один человек, четверо остались на мысе Гранта... Мы шли по пловучему льду... Прошу помощи...

II

Трагедия экипажа парохода „Анна“

Встреченный «Фоккой» штурман с парохода «Анна» был почти единственным участником экспедиции Брусилова. Брусилов отправился на пароходе «Анна» летом 1912 г. в полярные моря, предполагая пройти северным морским путем вдоль берегов Сибири во Владивосток.

Вскоре после того, как Брусилов проник в Карское море через Карские ворота, «Анна» была захвачена льдами, которые увлекли пароход на северо-запад. Движение продолжалось весь 1912 и 1913 годы по направлению прямо к полюсу.

На широте южных островов Земли Франца-Иосифа течение изменилось, льды вместе с пароходом понесло на запад.

Экипаж «Анны» состоял из двадцати четырех человек: капитана и начальника экспедиции Георгия Львовича Брусилова, штурмана Валериана Ивановича Альбанова, пятнадцати матросов, двух машинистов, двух кочегаров, повара и одного вестового.

Пробыв в ледяном плену почти два года, «Анна» превратилась в пловучий лазарет. У всех было нервное повышенное настроение, и между Брусилковым и штурманом Альбановым нередко возникали столкновения и неприятности.

В январе 1914 г. Альбанов обратился к Брусилкову с просьбой дать ему материал для постройки каяка и саней: штурман решил уйти с парохода по льду на Землю Франца-Иосифа. Брусилков решил ему взять материал.

Альбанов рассчитывал дойти до Земли Франца-Иосифа через пловучие льды. Он знал о существовании домика Джексона на мысе Флора и рассчитывал найти там и некоторое количество провианта. С мыса Флора штурман предполагал пройти к населенным местностям Шпицбергена или на Новую Землю.

Между тем жизнь на пароходе проходила в очень тяжелых условиях. Провиант подходил к концу. Просвета вперед не было никакого.

Видя григотовления Альбанова, многие задумались над своим положением. Часть команды обратилась к Брусилкову за разрешением также покинуть судно.

Брусилков не считал себя вправе оказывать препятствие, и желающих оставить пароход набралось четырнадцать человек. С Брусилковым оставалось девять.

К апрелю все было готово к путешествию на юг. Снаряжение уходящих состояло из семи каяков, поставленных на сани (нарты), четырнадцати пар лыж, одной палатки, тринадцати малиц, двух винтовок и двух дробовых ружей. Для варки пищи взяли шесть кило бензина и восемь кило тюленьего жира. Провизии, главным образом ржаных сухарей, взяли шестьсот кило—из расчета на два месяца пути.

Отъезд был назначен на 10 апреля. Простившись с остающимися на «Анне», группа Альбанова впряглась в нарты и двинулась на юг.

Обледенелая «Анна» скоро скрылась за торосами.

Но на следующий же день началась метель. Итти было невозможно. После метели испортилась дорога. Полозья саней глубоко уходили в рыхлый свежесвыпавший снег. За день делали не более четырех-пяти километров.

Отойдя за десять дней километров сорок, путешественники так утомились, что трое из них решили вернуться на «Анну». Среди ледяной пустыни осталось одиннадцать человек.

Приближалась весна. Сильнее пригревало солнце в полдень. Снег нестерпимо сверкал под солнцем, и от ослепительного света у всех стали болеть глаза. Предохранительных очков у путешественников не было, и приходилось итти вперед с полузакрытыми глазами.

Тяжел и мучителен был путь Альбанова и его спутников. Поверхность льда была неровна, сани с каяками часто попадали в расщелины, на пути нередко встречались полыньи, которые приходилось переплывать на лодках или обходить.

Через два месяца путешественники добрались до северных островов Земли Франца-Иосифа. Во время пути экспедиция потеряла одного человека, ушедшего на разведки и не вернувшегося.

Вскоре умер еще один человек. Затем пропал без вести отряд из пяти человек, посланный Альбановым на разведки. С Альбановым осталось только четыре человека. На двух каяках спутники направились по морю к мысу Флора. Вскоре каяки были разъединены, и Альбанов с матросом Кондратом остались вдвоем среди океана.

11 июля Альбанов и Кондрат достигли острова Нортсбрук, где находится мыс Флора. После долгих поисков, они отыскивали домик Джексона. Около дома нашли ящики с сухарями и галетами. В другом месте отыскивали банки с мясными консервами.

Скоро оба истощенных путешественника растопили в домике печку, принялись готовить обед и стали сушить свою мокрую одежду.

Все тягости трехмесячного пути были забыты. Чувство покоя охватило обоих, и только мысль о судьбе оставленных в полярной пустыне остальных спутников омрачала настроение.

Так как впереди было открытое море и на легких каяках рискованно было пускаться до Шпицбергена или до Новой Земли, то Альбанов и Кондрат решили провести зиму на мысе Флора, в надежде, что на будущее лето сюда зайдет какое-нибудь судно. Призрак голодной смерти их не страшил. Провиант был в изобилии. Кроме того, они нашли винтовки, порох, пули и дробь и могли ходить на охоту.

2 июля, к вечеру, Альбанов, закончив несложную работу по домашнему хозяйству, вышел к берегу и стал совершенно беспечно смотреть на море. Погода была тихая и теплая. Над морем повис туман. Как всегда, мимо острова плыли льды, как всегда, на льдинах лежали моржи.

Вдруг Альбанов остолбенел: он явственно увидел на море судно. Корпус его едва чернел сквозь мглистый туман, — словно привидение, беззвучно плывшее мимо.

— Александр, — крикнул Альбанов Кондрату, бывшему в доме, — судно на море!

Кондрат опрометью выскочил из дома. Альбанов молча показал ему рукою на море. В тумане чуть-чуть вырисовывался корпус небольшого корабля.

Кондрат бросился в дом, тотчас выбежал оттуда с винтовкой и начал стрелять по направлению к кораблю. Но с судна не отвечали. Туман стал гуще. И тень корабля скрылась из вида...

Альбанов бросился к лодке и поплыл к кораблю. Там заметили его. Альбанов радостно махал шапкой, кричал—и скоро был уже на борту «Фоки».

Корабль стал на якорь. Матросы живо перевезли с берега Кондрата, оба «робинзона» сменили одежду и через час сидели за столом и ели настоящий хлеб, пили чай с молоком.

Прежде чем покинуть мыс Флоры, «Фока» прошел вдоль берега до мыса Гранта. С парохода делали выстрелы, смотрели в бинокли, но нигде не было видно признака живых людей. Спутники Альбанова бесследно исчезли. Из одиннадцати человек, ушедших с ним с «Анны», только двое—сам Альбанов и матрос Кондрат—избежали смерти в ледяной пустыне. Остальные погибли—при чем некоторые погибли буквально в двух шагах от того места, где они могли бы найти пищу и теплый кров и где их мог бы взять «Фока».

Точно так же бесследно погибли и тринадцать человек во главе с Брусиловым, оставшиеся на «Анне». Какова была их смерть? Что стало с самой «Анной»? Никто до сих пор не знает, да и вряд ли кто когда-нибудь узнает. Полярное море умеет хранить свои тайны...

III

Пропавшая экспедиция

Да, суровый север и Ледовитое полярное море умеют хранить свои тайны!

Не одна экспедиция, пытавшаяся раскрыть эти тайны, исчезла без вести в ледяных просторах.

Много отважных исследователей, самоотверженных служителей науки погибли на севере и не вернулись из ледяной пустыни.

Одним из таких ученых-путешественников, пожертвовавших своей жизнью ради науки, является Владимир Александрович Русанов, молодой ученый-геолог, исследователь полярного севера.

Русанов был неутомимым полярным исследователем. Еще будучи студентом, он в 1908 году отправился в сопровождении трех французов и двух самоедов на Новую Землю. Пешком и частью на собаках Русанов пересек ее поперек, перебираясь через ледники, ледяные горы и ущелья.

В изорванной обуви, по невыразимо-тяжелой дороге, по колени в ледяной воде Русанов дошел один до юго-восточного берега Новой Земли. Его спутники—французы и самоеды—не могли следовать за ним и отстали.

В 1910 г. Русанов снова уходит на Новую Землю. На небольшом суденышке «Дмитрий Солунский» он обошел с севера Новую Землю и высказал предположение, что плавание из Европы к берегам Сибири

и на Дальний Восток легче и безопаснее мимо северных берегов Новой Земли, чем через Карские ворота или Югорский Шар.

Чтобы доказать это, Русанов весной 1912 г. снарядил экспедицию, купив для плавания китобойное судно «Геркулес», взяв с собой съестных припасов на полтора года, достаточное количество ружей и топлива.

В состав экспедиции входили: молодая француженка женщина-врач Жюльета Жан—жена Русанова и ближайшая помощница его по научным работам, зоолог Сватош З. Ф., инженер Р. Л. Самойлович¹⁾, капитан А. С. Кучин—гидрогеограф, участник экспедиции Амундсена на «Фраме» к южному полюсу, штурман Белов, археолог Быковецкий, студент-политехник Семенов и пять матросов.

В июне 1912 г. Русанов на «Геркулесе» направился к Шпицбергену для исследования залежей угля.

Работа на Шпицбергене протекала в невероятно тяжелых условиях. Русанов с двумя матросами высадился в бухте Михаэлис и отправился пешком в Бельгунд. Путь лежал через ледники. Приходилось идти по мокрому снегу, взбираться на ледяные утесы, спать на снегу. Экономя топливо, путешественники питались холодными закусками.

На четвертый день похода Русанов и его спутники добрались до Стурфиорда, где нашли пустую норвежскую хижину и в ней немного дров.

Дальше берег оказался покрытым сплошным льдом, повисшим над морем. Во многих местах приходилось пробираться ползком по льду, ежеминутно рискуя скатиться в море.

Переходя через ледяное поле, покрытое трещинами, Русанов провалился в одну из них глубиной около ста метров. Лишь случайно он не разбился на смерть, так как упал в мягкий снег и отделался при падении легким ушибом и поранением. С большим трудом выбрался Русанов на поверхность ледника, поднимаясь по веревке, брошенной его спутниками.

Окончив угольные разведки на Шпицбергене, Русанов послал с доносениями двух членов экспедиции—Самойловича и Сватоша—в Петербург, а сам с остальными спутниками направился на северо-восток—к мысу Желания на севере Новой Земли.

Отсюда предполагалось пересечь все Карское море и пройти к Берингову проливу.

18 августа 1912 г. Русанов оставил в самоедском становище «Маточкин Шар» на Новой Земле письмо-телеграмму такого содержания:

¹⁾ Известный исследователь севера и начальник спасательной экспедиции ледокола «Красия», спасшей часть экипажа дирижабля «Италия».

«Юг Шпицбергена. Остров Надежды. Окружены льдами. Занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли. Оттуда на восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим островам Уединения, Ново-Сибирским и Врангеля. Запасов на год. Все здоровы.

Русанов».

И это было первое и последнее известие об экспедиции. До сих пор не найдено никаких следов несчастных путешественников. Все одиннадцать человек вместе с судном пропали без вести в Ледовитом море.

Что случилось с судном Русанова? Потерпело ли оно крушение, было ли затерто льдами? Какова была смерть Русанова, его жены и девяти спутников? Погибли ли они на борту своего злоечастливого «Геркулеса» или же, высадившись на лед, умерли от голода и холода по пути к какому-нибудь острову?

Все эти вопросы остаются—и, по всей вероятности, останутся—без ответа.

На поиски Русанова и его спутников было послано под командой известного полярного норвежского мореплавателя Отто Свердруп судно «Эклипс». Но Свердрупу не удалось найти даже малейшего следа Русановской экспедиции.

IV

Экспедиция на север ледоколов „Таймыр“ и „Вайгач“

В то время, как В. А. Русанов намеревался пройти северо-восточным путем от Шпицбергена до Берингова пролива в направлении с запада на восток, другой русский мореплаватель—капитан Вилькицкий—поставил своей целью проделать маршрут с востока на запад.

В своем распоряжении Вилькицкий имел два ледокола—«Таймыр» и «Вайгач». На этих ледоколах, начиная с 1910 г., ежегодно производились исследования побережья Сибири.

В 1912 г. Вилькицкий намеревался пройти от побережья Восточной Сибири через Карское море в Баренцево и на Мурман. Однако льды помешали ему осуществить свой план.

В 1913 г. Вилькицкий повторил свою попытку. Хотя и на этот раз ему не удалось пробиться сквозь ледяные поля Карского моря, но зато посчастливилось открыть в Ледовитом море два новых острова к северу от мыса Челюскина (Северная Земля и Малый Таймыр).

В 1914 г. Вилькицкий еще раз попытался пройти северо-восточным путем от берегов Сибири в Европу. На этот раз он был вынужден зазимовать во льдах Карского моря, и только летом 1915 г. «Таймыр» и «Вайгач» вместе с «Эклипсом», производившим поиски

экспедиции Русанова, прошли Карское море. 3 сентября, после четырнадцатимесячного пребывания в Ледовитом море, «Таймыр» и «Вайгач» пришли в Архангельск. Вилькицкий является вторым (после Норденшильда) мореплавателем, прошедшим северо-восточным проходом. После него (в 1919—20 г.) этим проходом прошел Амундсен.

У

Экспедиция Амундсена на корабле „Мод“.

Роальд Амундсен, открыв 14 декабря 1911 г. южный полюс и вернувшись в 1912 г. в Европу, немедленно принялся за составление плана экспедиции к северному полюсу.

Амундсен задумал повторить попытку Нансена на корабле «Фрам» — пересечь с востока на запад Полярное Ледовитое море. По расчетам его плавание должно было продлиться около пяти лет. Главной целью экспедиции было поставлено производство наблюдений над магнитными и метеорологическими явлениями на севере.

Амундсен решил построить по типу «Фрама» новое судно. Это судно было сделано на верфях Христиании (Осло) и было готово к 1918 году. Амундсен назвал его «Мод». Судно имело тридцать шесть метров длины, двенадцать метров ширины.

24 июня 1918 г. Амундсен отправился из Христиании на восток. Зайдя в Югорский Шар, он взял с собой русского радио-телеграфиста Олонкина и направился затем к острову Диксона, откуда намеревался пробраться к Берингову проливу.

План Амундсена состоял в следующем: пройдя до Берингова пролива, подняться оттуда как можно севернее и, достигнув полярных льдов, начать дрейфовать вместе с ними. По его расчетам, полярное течение должно было провести судно через северный полюс.

Однако, в 1918 г. Амундсену не удалось достигнуть Берингова пролива. Лды затерли «Мод» у мыса Челюскина, на полуострове Таймыр. Только 12 сентября 1919 г. удалось вырваться из ледяного плена и продолжать плавание на восток.

Плавание, однако, длилось недолго. Дойдя до Чаунской губы, «Мод» снова встретила сплошной лед, и экспедиция вынуждена была остановиться у берегов Сибири на вторую зимовку.

Летом 1920 г., как только море освободилось от льда, Амундсен направился дальше, но недостаток топлива и провизии вскоре вынудил «Мод» зайти в порт Номы на Аляске. Здесь выяснилось, что корабль нуждается в капитальном ремонте, и Амундсену пришлось отложить на неопределенное время свое плавание к полюсу.

Так кончилась первая попытка Амундсена пробиться к северному полюсу. В эту экспедицию он потерял двух своих спутников, погиб-

ших в ледяных пустынях севера. Это были молодые сотрудники экспедиции—Кнутсен и Тессем.

Амундсен в 1919 г. отправил этих сотрудников с почтой с места своей зимовки близ мыса Челюскина. Кнутсен и Тессем должны были дойти побережьем Ледовитого моря до радиостанции острова Диксона, но дойти юношам не удалось...

В 1921 г. советское правительство снарядило сухопутную полярную партию под руководством Н. А. Бегичева, знатока побережья Ледовитого моря.

На пути к мысу Челюскина, Бегичев нашел записку Кнутсена и Тессема, в которой они сообщали, что склады провианта, устроенные в этом месте в 1915 г. Свердрупом, оказались разрушенными. Кнутсен и Тессем сообщали также, что у них осталось провизии на двенадцать дней и что они идут к острову Диксона.

Повернув обратно и идя побережьем, Бегичев нашел у мыса Пряметного сожженные останки одного из норвежцев.

Повидимому, один из них заболел в пути и умер. Оставшийся товарищ, не имея возможности вырыть могилу, сжег труп на костре из плавника, сам же пошел дальше один. Следов его Бегичеву обнаружить не удалось.

Только летом 1922 г. экспедиция геолога Н. Н. Урванцова, производившего геологические исследования по реке Пясине, удалось найти на берегу моря разбросанную в беспорядке почту Амундсена. Еще дальше, вблизи самого острова Диксона, на берегу был найден скелет человека без кистей рук и ступней—видимо, отъеденных песцами.

Скелет лежал лицом к земле.

По предположениям Урванцова, погибший спутник Амундсена, подойдя уже почти к цели (то-есть к острову Диксона) и спускаясь к проливу по обледенелому отгоосу берега, поскользнулся и упал. Общее бессилие не позволило ему подняться, и несчастный умер в таком положении.

Судя по росту—это был Тессем.

VI

Вторая попытка Амундсена достигнуть северного полюса

Три года тяжелой упорной борьбы с полярными льдами, с опасностью и смертью не привели Амундсена к той цели, какую он наметил. Северный полюс попрежнему был окутан покровом тайны. Но Амундсен не хотел признать себя побежденным...

Летом 1922 г. он вышел на «Мод» снова на север, на этот раз несколько изменив свой план. Он решил начать плавание к полюсу

не от Берингова пролива, а от мыса Барроу, наиболее северной оконечности Аляски.

Но и на этот раз исследователя ждала неудача. «Мод» затерли льды в заливе Коцебу, и Амундсен вынужден был остановиться на зимовку в бухте Вейнрахт, в ста морских милях к юго-западу от мыса Барроу.

Отправляясь в экспедицию 1922 г., Амундсен решил испробовать новое средство для достижения северного полюса—аэроплан. На «Мод» были погружены два аэроплана—Юнкере и Кертис. Когда «Мод» стала на зимовку, Амундсен с летчиком Омдалем высадились на берег с одним аэропланом. Отсюда предполагалось лететь на полюс и осмотреть при полете неисследованные области Ледовитого моря.

Бурная погода долго задерживала отлет смельчаков. Лишь весной 1923 г. Амундсен сделал пробный полет,—но неудача преследовала его и здесь. У аэроплана помялась вся нижняя часть, и стальную птицу пришлось бросить.

Другой аэроплан также разбился.

В самом печальном настроении возвращался Амундсен в конце 1923 г. в Соединенные Штаты. Он вез с собой только разбитый аэроплан, разрушенные надежды—и ни копейки денег...

Но Амундсен и на этот раз не бросил свою мечту побывать на полюсе. С новым рвением стал он искать деньги на снаряжение экспедиции на полюс. Он торопился—ему было уже пятьдесят лет, а «в пятьдесят лет,—говорит Амундсен,—считаешь недолгие годы и месяцы, которые остались для работы, пока кровь еще кипит и сердце рвется вперед... Скоро ведь стукнет пятьдесят пять лет, а это предельный возраст для полярных исследователей!..»

Амундсен начал читать платные лекции в Америке о своем путешествии. Лекции проходили успешно, но собрать капитал в сто пятьдесят тысяч рублей таким путем было, конечно, невысказано.

Разочарованный, сидел однажды Амундсен в гостинице и вычислял, когда он сможет собрать капитал на организацию экспедиции. Результаты получались неутешительные. Выходило, что нужная сумма денег может накопиться, когда ему стукнет 110 лет.

Амундсен был в подавленном настроении. Вдруг послышался звонок телефона.

— Are you captain Amundsen? ¹⁾

— Yes, I am. ²⁾

— Well,—прозвучал голос.—I am Lincoln Ellsworth. ³⁾ Я хотел бы помочь вам в вашем деле.

1) Вы капитан Амундсен?

2) Да, это я.

3) Хорошо. Я Линкольн Эльсворт.

Эльсворт был один из крупных богачей Америки. После свидания он предложил Амундсену восемьдесят пять тысяч долларов (около 170 тысяч рублей), и исследователь немедленно приступил к организации экспедиции.

Своим ближайшим сотрудником он пригласил лейтенанта норвежского флота Эльмера Риссер Ларсена. Ларсен—моряк, летчик и авиатор, одинаково знакомый и с морем, и с воздухом—как пельзя более подходил к роли помощника Амундсена. Другими ближайшими сотрудниками его были летчики Лейф Дитрихсен и Оскар Омдал. Последний летал уже с Амундсеном в 1923 г.

Амундсен избрал для полета двухмоторный гидроаэроплан системы «Дорнье-Валь». Корпус этого гидроплана представляет лодку, которая прекрасно может двигаться на воде, а также хорошо скользить по ледяной и снежной поверхности. Амундсен заказал два таких гидроплана и решил совершить на них полеты на полюс со стороны Шпицбергена.

В мае 1925 г. гидропланы были уже на Шпицбергене.

21 мая был назначен полет. Погода благоприятствовала на этот раз Амундсену. Было тихо и ясно. Отлет назначили на четыре часа пополудни.

На первый гидроплан сели пилот Риссер Ларсен, сам Амундсен и механик Фойхт. Экипаж второго гидроплана состоял также из трех человек—пилота Дитрихсена, наблюдателя Эльсворта и механика Омдала.

Все шестеро были одеты в специальную полярную одежду—толстое шерстяное белье, а сверху меховая одежда. На ногах—шерстяные носки, валенки, а на валенки натянуты огромные кожаные сапоги—обувь, испытанная Амундсеном в прежних полярных экспедициях.

Наступает решительный момент. Моторы проверены. Амундсен дает приказ держаться обеим машинам вместе.

В 5 часов 10 минут Амундсен дает знак, и Риссер Ларсен стартует.

Толчок... Гидроплан срывается с места и начинает скользить по направлению к фиорду...

«Удастся ли пилоту поднять на воздух без меры перегруженную машину?»—вот общая мысль. На самолете 3 000 кило груза, а предельная нагрузка только 2 600 кило!

Все, затаив дыхание, ждут... Пропеллер гидроплана вертится е бешеной быстротой... Тысяча восьмьсот оборотов... Две тысячи... Гидроплан скользит по льду фиорда... Скорость растет,—и вдруг резким рывком Ларсен поднимает машину на воздух...

Теперь очередь за вторым аппаратом. Дитрихсен отдает приказ пустить моторы. Второй гидроплан отделяется от земли и летит вслед за первым...

Две стальных птицы направили свой полет на север. Через несколько минут оба гидроплана исчезли в красноватой мгле. Они быстро пролетели над островами Шпицбергена. Один за другим эти острова уходят назад и скрываются в тумане. Вот Магдалина-бэй... Дальше Датский остров, и на нем остатки сооружения несчастного Андре.

Через час гидропланы были над Амстердамским островом. Впереди расстилалось открытое море с белыми пятнами пловучего льда.

Внезапно авиаторы попали в густой туман. Ларсен взял руль высоты, и гидроплан поднялся над морем тумана. В тумане вырисовалось полное отражение гидроплана, окруженное сиянием всех цветов радуги. Все засмотрелись на это необычайно красивое явление.

Через восемь часов от начала полета—около двух часов пополуночи—когда солнечный шар ярко блестел на полнотной стороне неба, Амундсен стал думать о спуске.

Гидропланы достигли уже 88° сев. широты. До полюса оставалось всего лишь двести двадцать километров. Очень соблазнительно продолжать полет. Но около половины запаса бензина уже израсходовано, а впереди—обратный путь, который может осложниться различнымиключениями. При таких условиях забираться дальше опасно.

Амундсен скомандовал спуск. Однако спуститься на море, покрытое льдами, опасно. В несколько минут льдины могут скатиться и раздавить гидроплан, как орех.

Риссер Ларсен зорко высматривал большую полынью, куда можно было бы без опасности спуститься. Вдруг задний мотор начал давать перебой. Дело скверно! Один передний мотор не может удержать чересчур перегруженную машину.

Нужно было спускаться. Раздумывать не было времени. На секунду гидроплан как бы призадумался—а затем плавно опустился на покрытую мелким льдом воду. Несколько минут он бешено мчался по морю, разгоняя льдины. Наконец машина остановилась—всего лишь в нескольких шагах от высокой льдины, о которую она рисковала разбиться вдребезги.

Все выскочили на лед. Машина цела, пассажиры живы и невредимы. Амундсен, не теряя времени, распорядился вытащить на сухое место гидроплан, иначе он может примерзнуть—и тогда неизбежная гибель грозит всей экспедиции.

Но как трем человекам вытащить на лед машину, весящую около пяти тонн?

С первого взгляда—это безнадежное дело. Но необходимость заставляла приняться за него немедленно.

Предварительно нужно было снести несколько ледяных торосов и приготовить наклонную плоскость, по которой и можно было бы вытащить гидроплан.

Но у путешественников не было подходящих для этого орудий. У них было четыре ножа, топорик, якорь для льда, в случае нужды могущий сойти за кирку, и одна маленькая лопата.

Однако раздумывать было некогда. Машину быстро разгрузили, припасы сложили на льду. Все трое принялись скалывать лед. Работа шла всю ночь, но дело подвигалось плохо. Ночью температура спустилась до 12° ниже нуля, полынни беспрерывно затягивались льдом, и машина, несмотря на отчаянные усилия путешественников, упорно примерзала к месту.

Какая же судьба другого гидроплана? Что с ним?

Дитрихсен, увидав, что первый гидроплан опустился на узкий канал, стал выбирать место поблизости. Он спустился прямо на воду соседней полыньи.

Первым делом Дитрихсена и его спутников было найти своих товарищей—Амундсена, Ларсена и Фойхта. Пройдя несколько сот метров от места спуска, Дитрихсен и Эльсворт увидели вдали чернеющий силуэт гидроплана Амундсена. Расстояние не менее восьми километров отделяло машины друг от друга.

Дитрихсен и Эльсворт, незнакомые с полярными льдами, чувствовали себя первое время недурно. Их гидроплан находился среди широкой полыньи и, казалось, готов был к дальнейшему полету.

Между тем, лед жил своей жизнью. Лдины неслышно двигались в разных направлениях. Одни полыньи закрывались, другие открывались. Там, где несколько минут назад было сплошное ледяное поле, неожиданно появлялись трещины.

На следующий день, на место спуска первого гидроплана пришли Дитрихсен, Эльсворт и Омдаль. Все шестеро принялись вырубать из льда прочно вмерзший гидроплан. Общими усилиями в несколько дней самолет удалось вытащить на лед.

Нужно было думать о возвращении назад.

Но лед кругом был очень неровный, и поэтому нельзя было сделать старт. Тогда путешественники начали выравнивать лед и устраивать дорогу для гидроплана.

Вечером 27 мая путь был готов. Но тут потеплело, лед стал рыхлым и под тяжестью аппарата проломился.

Пришлось снова вытаскивать машину на льдину и делать новый путь для старта. В сизифовой работе прошло еще несколько дней. Едва успевали путешественники выравнивать на льду дорогу для старта, как льды расходились, и вся работа в одну минуту разрушалась.

На общем совете решено было продолжать работать до 15 июня. В этот день предстояло решить: бросить ли гидроплан во льду и идти пешком к мысу Колумбия, или же оставаться при машинах

и выжидать, что, быть может, случайно откроется во льду какой-нибудь удобный канал для подъема.

Продовольствия оставалось немного. Пришлось уменьшить порции.

К 14 июня удалось сделать на льду ровную площадку для подъема. Сделали попытку стартовать, но эта попытка окончилась обычной неудачей. Снег был еще слишком мягок, и аппарат проваливался.

На 15 июня было назначено последнее решительное испытание.

Путешественники решили лететь вшестером на одном гидроплане, а второй бросить во льдах.

Настало утро 15 июня. Легкий мороз сковал поверхность площадки. С юго-востока задул легкий ветерок, как раз такой, какой и нужен для старта. В половине десятого все было готово к отправлению. Выбросили все лишнее, оставив только запас бензина и масла на восемь часов полета, одну лодку, два ружья, спальные мешки и на две недели провизии.

В половине одиннадцатого Риссер Ларсен занял место у руля, и Амундсен дал сигнал.

Гидроплан начал двигаться, легко скользя по льду и все увеличивая скорость. Вот машина пробежала сто, двести метров. Гидроплан стонал и дрожал, стараясь оторваться от ненавистного льда. Путешественники с напряжением прислушивались к царапающим звукам внизу самолета.

Вдруг эти звуки прекратились, и только мерный звук моторов нарушал тишину. Гидроплан отделился от льда! Старт удался!..

Начался обратный полет на юг, к людям, к теплу, к жизни...

Путешественники бросили последний взгляд на другой гидроплан, оставленный ими во льдах. Беспомощная стальная птица сиротливо чернела маленьким пятном, вскоре растаявшим среди ледяной пустыни.

«Хватит ли бензина?»— вот вопрос, который волновал всех пассажиров самолета.

Омдаль вместе с Дитрихсеном контролировал расходование бензина, регулярно сообщая о результатах наблюдений Риссер-Ларсену.

Все шло пока хорошо. Но вот гидроплан попал в туман, и приходилось подумать о спуске, так как бензин был уже на исходе. Около полудня путешественники летели в серой мгле, и каждое мгновение грозило им смертью. Наконец, туман становится реже, постепенно рассеивается— и впереди, внизу, виднеется свободный от льда океан. Вдали маячат скалистые, покрытые снегом острова...

Это Шпицберген! Вдох облегчения вырвался у всех из груди. Желанная земля близко!

Но ветер крепчал. На море было сильное волнение. И в это время Риссер-Ларсен заметил, что стабилизатор почти не действует.

плохо слушаются рули. Спуск становился неизбежным. Но спуститься на воду было рискованно—волны вздымались все грознее и грознее.

Еще несколько минут, и стабилизатор вовсе отказался работать. Тогда Риссер-Ларсен уверенной рукой снизил гидроплан и посадил его на воду. Теперь из воздушной птицы машина превратилась в водяную. Аппарат быстро заскользил по морскому простору.

Волнение на море усиливалось. Грозные волны бились о корпус и грозили его потопить. Амундсен дал приказ скорее пристать к берегу. Через час гидроплан был уже в тихом заливе. Путешественники быстро выскочили на твердую почву. Новый свежий мох пробивался между камнями, и этот мох невыразимо радовал взор. Ведь почти целый месяц путешественники ничего не видели, кроме льда и снега.

Вступив на твердую землю, все почувствовали сильный голод. Тотчас же разожгли примус. Амундсен угостил спутников горячим какао.

После завтрака стали обсуждать вопрос—как добраться до Кингсбея. Бензина оставалось не более ста литров. Вдруг кто-то крикнул:

— Корабль! Корабль!

На море действительно шло небольшое зверобойное судно. Это был катер «Морская Жизнь».

Моментально Риссер-Ларсен запустил моторы, и гидроплан помчался по воде к катеру. Оттуда спустили ялик, и два рыбака поплыли к морской птице.

— Не доставите ли нас в Кингсбей, у нас кончается бензин?—сказал Амундсен.

— О, конечно, с большим удовольствием!

Рыбаки взяли на буксир гидроплан, а его шестеро пассажиров поднялись на борт «Морской Жизни».

Тут только впервые Амундсен и его спутники почувствовали, что их экспедиция закончена. Безмолвно они протянули друг другу руки.

Еще несколько часов плавания по бурному морю, и «Морская Жизнь» вошла в бухту Кингсбей. Трудно описать тот восторг, с которым встретили Амундсена и его спутников ожидавшие в Кингсбее остальные участники его экспедиции. Их давно уже считали погибшими. Они отсутствовали двадцать восемь дней, тогда как должны были вернуться через сутки.

5 июля 1925 г. Амундсен прибыл в Христианию (Осло). Весь город встречал его, как героя. Тысячи людей приветствовали шестерых смельчаков, вернувшихся из ледяного царства холода и смерти.

Экспедиция Амундсена на гидропланах показала, что самолеты плохо приспособлены для полетов в полярной области. Спуск их на льды очень опасен, а подъем почти невозможен. Кроме того, они жодымают слишком незначительный запас бензина, и поэтому на них нельзя делать продолжительные полеты с научной целью.

Экспедиция Амундсена 1925 г., показав неудобство гидропланов для исследования полярных областей, поставила на очередь новое средство—управляемый воздушный корабль—дирижабль.

УП

Полет Амундсена на дирижабле „Норвегия“

Амундсен чувствовал себя неудовлетворенным. Он не достиг северного полюса и должен был признать свою неудачу. Тотчас же по возвращении в Осло путешественник принимается за разработку плана нового похода к полюсу.

Его друг—Линкольн Эльсворт—высказал желание снова прийти на помощь и открыл на этот раз неограниченный кредит.

Амундсен помчался в Италию, чтобы заказать специальный дирижабль для полета на полюс. Директор завода, где строились дирижабли, полковник Нобиле, ответил, что дирижабль может быть построен в два года. Для Амундсена этот срок был слишком велик.

Тогда Нобиле посоветовал ему войти в переговоры с итальянским правительством относительно уступки морского дирижабля № 1, который по своей конструкции наиболее подходил для полета на север.

Амундсен через норвежский аэроклуб добился уступки этого дирижабля. Итальянское правительство, предоставляя его Амундсену, ставило, однако, условием, чтобы главным пилотом был его строитель—Умберто Нобиле. Амундсен согласился.

Тотчас же было приступлено к оборудованию воздушного корабля. Дирижабль № 1, переименованный Амундсеном в «Норвегию», имел в длину сто десять метров. На нем было три мотора, мощностью в двести шестьдесят лошадиных сил каждый.

6 мая «Норвегия» прилетела в Вардзе, откуда предполагалось начать полярный рейс. Вардзе—конец Европы. Дальше идет студеное полярное море, грозно бьющееся серовато-зелеными волнами о скалистые берега северной Скандинавии.

От Вардзе до Шницбергена тысяча километров. В полдень 6 мая «Норвегия» вылетела на север. Она уносила с собой шестнадцать человек во главе с Амундсеном.

Что ожидало этих смельчаков? Они были первые люди, дерзнувшие отправиться на полюс на дирижабле.

— Возможно ли воздушное путешествие на дирижабле в полярной области?— вот мысль, которая возникала в голове путешественников.

Снежные, скалистые берега Норвегии быстро уходили назад. Внизу расстиралось пустынное бурное море. Впереди была полная неизвестность.

В пять утра пассажиры «Норвегии» увидели впереди озаренные солнцем снежные вершины Шпицбергена.

По мере того, как воздушный корабль приближался к Шпицбергену, из морской шири вырастали ледяные горы. Показалась широкая бухта Кингсбей. Это—первая станция по пути к полюсу. На берегу видно огромное деревянное здание ангара, открытое сверху, и высокая причальная мачта. Насколько хватал глаз вся местность кругом была покрыта снежным покровом.

Через пятнадцать минут дирижабль пришвартовался к причальной мачте. Из гондолы вышли пассажиры, разминая затекшие члены.

VIII

„Норвегия“ над полюсом

11 мая был назначен отлет на полюс. Амундсен спешил, боясь, что с наступлением более теплого времени густые туманы закроют полярные льды и помешают наблюдениям.

Вечером 10 мая Нобиле доложил Амундсену:

— Дирижабль готов к отправлению...

Метеорологические условия благоприятствовали полету. Стояла ясная погода при небольшом—до 10 градусов—морозе.

Еще раз Нобиле обошел все помещения дирижабля. Он тщательно проверил запасы бензина. Горючего необходимо взять не менее, как на пятьдесят шесть часов полета. Считая, что моторы дирижабля сжигают каждый час около ста кило бензина, на борт «Норвегии» нужно было взять его не менее шести тысяч пятисот кило. Нобиле выбросил некоторые вещи и взамен их взял еще пять тысяч кило бензина.

Затем было погружено триста семьдесят кило смазочного масла, пятьсот кило съестных припасов.

Наконец все было готово. Шестнадцать человек в два часа ночи на вторник 11 мая вошли в гондолы дирижабля. Эти люди были: Амундсен, Эльсворт, Нобиле,—руководители экспедиции. Риссер-Ларсен, Вистинг, Хорген—пилоты. Чечиони, Омдаль, Помела, Ардуино и Карати—механики-мотористы. Александрины—специалист по оболочкам. Готвальд и Джонсон—радиотелеграфисты. Мальмгрен—метеоролог и Рамм—журналист.

Ровно в 10 утра 11 мая Нобиле отдал команду:

— Отпустить канаты!

Дирижабль плавно поднялся кверху, сопровождаемый громким «ура» всех оставшихся на Шпицбергене.

Через полчаса острова скрылись в туманной дали. Дирижабль летел на север над полярными льдами со скоростью восемьдесят километров в час.

Пассажиры «Норвегии» занимались каждый своим делом. Риссер-Ларсен, склонившись над картой, управлял полетом. Готвальд и Джонсон были у аппарата радиотелеграфа. Вистинг—наблюдал за высотой дирижабля, Хоргену были вверены рули направления и т. д. Амундсен и Нобиле в центре кабины следили за общим положением дела.

К вечеру «Норвегия» достигла широты $87^{\circ} 45'$, где год назад Амундсен и его спутники вынуждены были спуститься на своих гидропланах.

«Норвегия» несколько замедлила полет. Амундсен, Риссер-Ларсен, Омдаль и Эльсворт засмотрелись на белоснежное ледяное поле, среди которого год назад они прожили двадцать пять жутких дней.

«Как хорошо, что на этот раз мы летим не на гидропланах!»—подумал каждый из них.

По вычислениям Готвальда «Норвегия» должна была достигнуть полюса около полуночи.

Но вдруг на 88° дирижабль попал в снеговое облако. Пришлось подняться на высоту 540 метров, а потом на 900 метров.

Туман расстилался внизу. Амундсена охватило чувство тревоги:

— Неужели придется пролететь над северным полюсом и расстилающейся вокруг неисследованной областью в этой густой целене тумана?

Но вот радисты приняли радио из Ставангера (север Норвегии). Известие обрадовало путешественников—ожидается благоприятный ветер, который должен разогнать туман.

Приближалась торжественная минута. «Норвегия» была уже недалеко от полюса. Амундсен видел в этом моменте завершение всех своих долгих полярных скитаний. Он схватил записную книжку и начал судорожно записывать:

«Мы быстро продвигаемся к полюсу... Около часа утра 12 мая мы были почти у самого полюса, и наши глаза смотрели на самые северные области земного шара... Холодный резкий ветер заставил надеть высокие сапоги, наполненные сеном. Несмотря на это, мы все же сильно страдали от холода...»

Это было в час тридцать минут пополуночи 12 мая (среднее Гринвичское время). Пилот стал на колени и начал делать свои

наблюдения через окно кабинки. Солнце медленно поднималось. Наконец оно покрыло шарик секстанта, и пилот крикнул:

— Мы у цели!

Солнце в этот момент закрыло шарик, а вычисления широты указывали, что «Норвегия» действительно была над полюсом!

Нобиле замедлил скорость полета, и дирижабль спустился вниз на высоту не более ста метров от поверхности. Бесконечное ледяное море, озаренное лучами полуденного солнца, расстилалось внизу.

Команда обнажила головы, и Амундсен сбросил вниз норвежский флаг. Затем Эльворт сбросил американский флаг и, наконец, Нобиле—итальянский.

Медленно падали пестрые флаги в пронизанном солнцем воздухе, и наконец их металлические древки вонзились в лед.

Взволнованные путешественники пожали друг другу руки. Яркие краски шелковых знамен четко выделялись на ослепительно белом фоне полярного льда.

С умеренной скоростью «Норвегия» облетела вокруг полюса и затем пустилась в дальнейший путь. Мотор был пущен полным ходом. Впереди предстоял перелет в две тысячи четыреста километров до мыса Барроу.

IX

Над неисследованной областью

В восемь часов тридцать минут утра «Норвегия» вошла в полосу густого тумана. С этого момента начался период тяжелых испытаний воздушных путешественников. Влажный туман осаждался в виде ледяной пленки на металлических частях дирижабля. Небо заволакивали тучи. Радио давало перебои и вскоре совсем замолчало.

Порча радио произошла, главным образом, благодаря ледяной корке, покрывшей антенну. Попытки очистить ее не удавались. Наоборот, обледенение угрожало всему дирижаблю. Льдом покрывались все висящие части дирижабля, наледь образовалась и на пропеллере. Несмотря на периодические очистки, моторы несколько раз прекращали действие, и их приходилось спешно исправлять.

По временам куски льда, отбрасываемые пропеллером, ударялись об оболочку дирижабля. Покрышка во многих местах продырявилась. Александрина непрерывно штонал ее.

12 мая, около пяти часов дня, среди тумана показалась земля! Но это был обман зрения... Внизу расстилалось все то же бесконечное ледяное море.

Между тем, положение дирижабля ухудшалось с каждым часом. Вечером пошел снег. Нужно было бы подняться еще выше, но

отяжелевший от наледи дирижабль с трудом поддавался управлению. Ледяная кора быстро нарастала на моторах и пропеллере. Вдруг резкий звук привлек внимание путешественников. Оказалось, что огромный кусок льда, отброшенный правым мотором, прорвал покрывку дирижабля. Дыру кое-как заштопали.

Опасность, угрожающая дирижаблю, становилась все серьезнее. До берега Аляски оставалось не менее трехсот километров. Согласно вычислениям Нобиле, земля должна была показаться около четырех часов дня. Время проходило в напряженном ожидании. Вдруг Риссер-Ларсен, смотревший в бинокль, воскликнул:

— Земля!

Через несколько минут на юге действительно обрисовалась какая-то темная полоса. В семь часов пятьдесят минут по западноевропейскому времени «Норвегия» уже летела над сушей.

Сорок шесть часов и сорок пять минут перед этим «Норвегия» оставила Шницберген, а теперь оказалась на северном берегу Америки.

Первое путешествие между Европой и Америкой через северный полюс было, наконец, совершено. Впервые в истории человечества человек увидел огромные пространства, раскинувшиеся между северным полюсом и северным побережьем Аляски. Амундсен был доволен. Цель, которую он поставил себе, была достигнута.

Нобиле направил дирижабль от мыса Барроу вдоль побережья Аляски до Уэрайта. «Норвегия» летела сравнительно низко, и воздушные пассажиры видели, как жители Уэрайта, слышав шум моторов, выбегали из домов и с удивлением смотрели на воздушный корабль. Эскимосские собаки, напуганные шумом моторов, в ужасе мчались по снежной равнине.

Между тем погода опять начинала портиться. Тучи становились все гуще. Внезапно дирижабль очутился в тумане. Нобиле отдал приказ подниматься выше. Поднялся на тысячу метров,—но туман был и здесь. Сзади, с севера, дул холодный ветер; бензина оставалось только на сутки.

Так прошла ночь. На следующее утро солнце рассеяло туман, и путешественники определили, что они находятся недалеко от Берингова пролива.

13 мая решено было спуститься на землю. Путешественники пробыли в воздухе семьдесят часов и были крайне утомлены. Глаза закрывались, усталость была так велика, что даже ослабел инстинкт самосохранения. Все думали только об одном: уснуть, уснуть, уснуть во что бы то ни стало!..

Около полудня внизу увидели большой залив, покрытый льдом. На берегу виднелась небольшая деревушка. Это было селение Толлер, как оказалось впоследствии.

Ровная поверхность льда в заливе представляла удобное место для спуска. Амундсен предложил им воспользоваться. «Норвегия» сделала круг над заливом. Все сознавали, что спуск при резком и порывистом ветре представляет большую опасность,—но еще опаснее было продолжать полет на юг, не зная, какая погода ждет впереди.

Дирижабль снизился до высоты ста метров над поверхностью земли. Спустили за борт мешок с грузом и двумя ледяными якорями.

Однако поверхность льда была настолько гладка, что якоря не смогли зацепиться. Внизу группы эскимосов с любопытством следили за невиданным воздушным кораблем. Нобиле показал эскимосам знаками, чтобы они схватились за канаты, сброшенные с дирижабля.

Эскимосы поняли. Они побежали за дирижаблем, схватились за концы канатов и притянули «Норвегию» к земле.

Было семь часов тридцать минут утра 14 мая, когда Амундсен и его спутники вышли из гондолы.

Великое воздушное путешествие было закончено.

Нобиле сам открыл газовые трубки. Послышался свист выходящего газа. Дирижабль вздрогнул, затем начал клониться на левый бок. Еще несколько последних судорог—и «Норвегия» затихла мертвая.

Полет продолжался ровно 71 час. В последние часы все страшно страдало от холода. Напитки в термосах замерзли. Бутерброды стали твердыми, как камень. Приходилось подкреплять силы только шоколадом и блисквитами. Горячей пищи и напитков не было, так как на дирижабле во избежание пожара нельзя было зажигать примус.

Команда «Норвегии», спешно убрав инструменты и приборы и наскоро позавтракав, легла спать в хижинах жителей Теллера. Измученные путешественники проспали почти целые сутки.

Амундсен поздравил спутников с открытием полюса и с окончанием великого воздушного рейса.

— Теперь моя задача кончена. Недоступный пункт земного шара—северный полюс—открыт,—сказал он.

Но Амундсен ошибался, как когда-то ошибался Кук и, как доказал Амундсен, ошибся и сам Пири: за три дня до того, как «Норвегия» сбрасывала флаги на полюс, там побывал на аэроплане американский летчик Бирд.

X

Бирд на северном полюсе

1926 год отмечен в истории полярных исследований сразу тремя экспедициями. В то время, как Амундсен на дирижабле «Норвегия» отправился на полюс со стороны Шпицбергена, другая экспедиция

под начальством капитана Вилькинса атаковала полюс на аэроплане со стороны Аляски. В то же время американский летчик Бирд решил достигнуть полюса на обыкновенном аэроплане системы Фоккер со стороны Шпицбергена.

Вилькинс и Бирд хотели опередить Амундсена и закрепить за Соединенными Штатами владение полюсом.

Полярная область в наши дни приобретает важное международное значение, так как через нее намечаются международные великие воздушные пути.

Вследствие этого американские капиталисты щедрой рукой субсидировали экспедиции Вилькинса и Бирда.

Вилькинс решил отправиться на двух аэропланах с мыса Барроу, он предполагал пролететь над неисследованной областью Арктики, простирающейся между Аляской и полюсом, сбросить на полюсе американский флаг и спуститься на Шпицберген. Однако неблагоприятная погода и легкая авария аэроплана не дали ему возможности выполнить свой план.

Более удачна была вторая американская экспедиция Бирда.

Субсидируемая американскими миллиардерами Рокфеллером и Фордом, экспедиция эта отличалась чисто американским размахом. Во главе ее стоял опытный американский летчик—Ричард Бирд, его помощником был Флэйд Беннет—пилот морской авиации. Оба авиатора были вполне знакомы с условиями полетов в полярных странах. Они принимали участие в экспедиции Мак-Миллана на север Америки, пролетев не менее четырех тысяч пятисот километров над полярными местностями.

Бирд выбрал для полета на полюс большой аэроплан системы «Фоккер», который мог взять запас бензина в две тысячи сто кило. На случай аварии назначен был, кроме того, вспомогательный аэроплан системы Кэртиса.

Кроме Бирда и Беннета, в состав экспедиции входило сорок два человека. Среди этих лиц были механики, слесаря, метеорологи, радиотелеграфисты и т. д.

Экспедиция отправилась из Нью-Йорка на Шпицберген на пароходе «Чентир». Пароход быстро прошел до Тромсе, где взял норвежского лоцмана, специалиста по плаванью среди льдов, и в конце апреля прибыл в Кингсбей на Шпицбергене.

В Кингсбее Бирд нашел уже Амундсена и Эльсворта, ожидавших прибытия «Норвегии». Вскоре прилетела и сама «Норвегия», пилотируемая Нобиле. Амундсен стал спешно готовиться к полету на полюс.

Бирд не посвящал никого в свои планы. Никто не думал, что он собирается лететь на аэроплане на полюс. Бирд осторожно го-

ворил, что намерен сделать лишь несколько пробных полетов над Шпицбергом и к земле Пири, на севере Гренландии.

Но прилет «Норвегии» заставлял его торопиться. 9 мая, в 12 часов ночи, за два дня до назначенного момента отлета «Норвегии», Бирд на аэроплане «Жозефина Форд» поднялся над Шпицбергом и взял курс на север. Летчик взял с собой своего помощника Беннета.

Два человека, затерянные в морозном воздухе, неслись на стальной птице прямо на север. Полночное солнце освещало им путь. Воздух был чист и прозрачен.

Внизу бесконечной целеной расстилалась белоснежная ледяная равнина, испещренная трещинами.

В девять утра наблюдения показали, что аэроплан находится над полюсом. Местонахождение его определить на летящем аэроплане было довольно трудно. Но Бирд взял с собой секстант собственного изобретения, дающий возможность определить широту места в любых условиях.

Когда аэроплан был над полюсом, Бирд обернулся к Беннету, молча кивнул головой и пожал ему руку. Затем на полюс были сброшены американские флаги.

Бирд трижды облетел полюс, стараясь закрепить в своей памяти как можно больше впечатлений. Вот что записал он в своем блокноте об этом моменте:

«Северный полюс! Ревущая голубая птица с двумя человеческими существами, укрывшимися между ее крыльями, с легкостью морской чайки примчалась с юга и закружилась над загадочной точкой, к которой стремились люди стольких поколений.

Это было все то же ледяное, блестящее, белое поле, с зеленоватыми извилинами расселин. Вот она, эта макушка мира!..

По строению поверхности льда можно было убедиться, что полюсный лед не представлял неподвижной массы. Огромные льдины, движимые ветром и океанскими течениями, налезали краями одна на другую и делали поверхность перовой, с беспорядочно разбросанными выступами и обрывами.

Мы пролетели несколько дальше полюса, в одну секунду переменяя курс «север» на «юг» (тоже любопытное ощущение!), и сделали затем несколько кругов.

Представьте себе эту захватывающую смесь чувств и ощущений: кружась вокруг полюса, мы на каждом круге меняли время на все двадцать четыре часа, делая «кругосветное путешествие» в несколько минут. Время и пространство—все было вверх дном, все путалось, и сам Эйнштейн, установивший великий принцип относительности, не сразу поставил бы здесь вещи на свое место...»

В шестнадцать часов тридцать четыре минуты Бирд и Беннет спустились в Кингсбее. Их полет на полюс и обратно продолжался около семнадцати часов.

На следующий же день Бирд погрузил аэроплан на пароход, и экспедиция отправилась в Америку.

Экспедиция Бирда не была научной экспедицией на полюс. Его полет остается типичным американским спортивным упражнением.

Бирд опередил Амундсена и раньше его пролетел над полюсом, но полет Бирда несколько не умаляет подвига Амундсена, перелет которого из Европы в Америку через северный полюс навсегда останется в памяти человечества.

XI

Экспедиция Нобиле на дирижабле „Италия“

Фашистский полковник Нобиле (получивший после полета чин генерала), строитель дирижабля «Норвегия», остался недоволен той долей славы, которая досталась ему, как одному из участников полета через полюс в 1926 г.

Будучи директором Итальянского Авиационного Общества, на заводах которого изготавливаются дирижабли и аэропланы, Нобиле решил организовать самостоятельную итальянскую экспедицию на северный полюс, чтобы рекламировать итальянские дирижабли.

Подготовка экспедиции была обставлена с большой тайнственностью. План экспедиции, задачи, которые ставил себе Нобиле, программа работ—все это хранилось в секрете.

К весне 1928 г. Нобиле построил дирижабль «Италия» по типу «Норвегии». Это был дирижабль полужесткой системы, покрытый прорезиненной трехслойной материей. Длина «Италии» была восемнадцать метров, высота двадцать пять метров, емкость девятнадцать тысяч кубических метров, грузоподъемность—одиннадцать тонн. Запасы бензина были рассчитаны на пребывание в воздухе в течение семидесяти часов.

15 апреля 1928 г. Нобиле вылетел из Милана. Его маршрут был таков: Милан—Осло (Норвегия)—Кингсбей (Шпицберген). На Шпицберген предварительно был послан пароход «Читта ди Милано», который должен был быть пловучей базой «Италии».

С самого начала полета «Италию» стали преследовать неудачи. Уже за Триестом дирижабль попал в бурю, и некоторые его части были сорваны. Буря отнесла «Италию» к Карпатам, где дирижабль попал в полосу грозы. С большим трудом удалось Нобиле добраться до Штольна (в Германии), в котором пришлось сделать почти двухнедельную остановку для основательного ремонта.

Только 6 мая в полдень «Италия» прибыла в Кингсбей. По прибытии на Шпицберген Нобиле стал спешно готовиться к полету.

В 7 часов утра 11 мая 1928 г. Нобиле вылетел на северо-восток, к Земле Северной (открытой в 1912 г. Вилькицким). Долетев до Северной Земли, Нобиле предполагал исследовать ее, высадив часть своих спутников. Однако уже через семь часов «Италию» вынудил вернуться сильный встречный ветер.

Второй полет Нобиле предпринял 18 мая, но и на этот раз не достиг Северной Земли. Сильный туман заставил его повернуть обратно после тридцатичасового полета на северо-восток.

На обратном пути «Италия» пролетела над северной оконечностью Новой Земли и едва не разбилась о высокую горную вершину.

Третий полет начался 23 мая в четыре часа тридцать минут утра. На этот раз Нобиле решил лететь прямо на полюс, держась северо-западного направления. Церемониал открытия был разработан заранее. На полюсе дирижабль становится на якорь. Два члена экспедиции спускаются на лед и здесь укрепляют итальянский флаг и... крест, данный Нобиле самим папой.

Однако в пути «Италия» попала в сильнейшую бурю. Дирижабль стало относить в сторону Норвегии. Нобиле послал радио о том, чтобы в Вардэ, на северном берегу Норвегии, готовились к принятию дирижабля. Но ветер отнес воздушный корабль к Гренландии, и около пяти часов пополудни 23 мая путешественники увидели ее побережье. Туман начал редеть, а затем исчез совершенно. Около шести часов пополудни Нобиле снова взял курс на северный полюс.

Около полуночи «Италия» была уже поблизости полюса. Дирижабль стал описывать в воздухе большие круги, снижаясь до высоты сто-сто пятьдесят метров. Внизу расстилалась безграничная, унылая, однообразная равнина полярного льда, рассеченная длинными извилистыми каналами. Нобиле был занят приготовлением к спуску на лед флага и креста. Оба предмета были спущены туда на канате. О какой-либо посадке на лед не могло быть и речи. Ветер, не слишком сильный и не мешавший дирижаблю в его нормальном полете, не позволял все же спуститься.

В два часа тридцать минут утра 24 мая церемония спуска флага и креста была закончена. Участники поздравили друг друга с достижением полюса, и Нобиле дал приказ лететь на Шпицберген.

Дул северо-западный ветер, небо было покрыто тучами. Дирижабль летел большей частью в тумане, незаметно сгущавшемся. На оболочке «Италии» и вокруг проволок антенны образовались корки льда, достигавшие одного сантиметра толщины.

Дирижабль все время относил к востоку и, несмотря на работу всех трех моторов, которые должны были бы развить скорость в

сто километров в час, «Италия» двигалась вперед со скоростью лишь сорока километров в час.

Наступило 25 мая. Дирижабль продолжал путь, борясь все время с сильным ветром. Погода прояснилась, но все чувствовали сильнейшую усталость после двухсуточного полета. В девять часов 25 мая дирижабль начал снижаться. Пришлось выбросить за борт запасные баки с бензином. «Италия» быстро поднялась на высоту девятысот метров, но тяжелый слой льда, непрерывно оседавший на оболочке и снастях, через короткое время заставил выбросить новую порцию драгоценного балласта. Вдобавок, куски льда, отрывавшиеся от пропеллеров, пробивали мягкую оболочку. Началась утечка газа, и падение ускорилося. «Италия» упрямо шла вниз и сбрасывание балласта уже не помогало. Альтиметр ¹⁾ показал через несколько мгновений двести пятьдесят метров. Дирижабль с катастрофической быстротой приближался ко льду. Судьба его была, казалось, решена.

Но люди продолжали бороться!

Они с лихорадочной быстротой выбрасывали все—даже съестные припасы и теплую одежду. Наконец Нобиле остановил моторы...

Через секунду—удар...

Задняя гондола ударилась о лед, смялась, но осталась висеть на тросах. Через мгновение о льды ударились капитанская гондола, и вместе с нею очутились на льду девять человек, во главе с Нобиле.

Облегченный дирижабль взметнулся в воздух, как смертельно раненая птица. В этот момент из полуразрушенной задней гондолы выпал на лед старший механик Винченцо Помела. Он был мертв...

Дирижабль несло ветром на юго-восток. Моторист Ардуино бежал по мостику к клапанам, чтобы форсировать спуск.

Вскоре туман скрыл из глаз выброшенных на лед людей силуэт «Италии». На ней остались шесть человек, судьба которых остается до сих пор неизвестной. Фамилии этих людей: механик Алессандро, мотористы Ардуино, Карати, и Чекка, журналист Лаго и профессор Понтремоли.

Последней вестью об «Италии» были дым и огонь, которые капитан Мариани увидел далеко на горизонте...

XII

SOS... SOS... SOS... ²⁾

Еще 24 мая мир получал радио с «Италии».

В 14 часов тридцать минут 24 мая все читали радио Нобиле:

¹⁾ Альтиметр — прибор, указывающий высоту.

²⁾ SOS — международный сигнал бедствия. SOS — начальные буквы английских слов: save our souls — «спасите наши души».

«Пролетал над полюсом от нуля часов двадцати минут до двух часов двадцати минут. В первый час с чувством глубокого благоговения опустили на «вершину мира» трехцветный флаг Италии и крест Христа. Повернул. Сильные южные ветры, интенсивность которых меняется от тридцати пяти до шестидесяти километров в час, заставляют уклониться к востоку. Нобиле».

К вечеру разыгрывается буря. С «Италии» нет больше вестей. Напрасно на радиоаппаратах «Читта ди Милано» радисты ждут сообщений.

— Отвечайте, что случилось?— посылают они запрос на север. Но север молчит.

Наконец слышится голос:

«...Слушайте, слушайте, связь!»

— Алло?

«...Ледяные корки... ударяют о нижнюю часть дирижабля, пробили оболочку... один мотор не работает... Буря свирепствует...»

Радиограмма прерывается.

— Алло? Алло? Сообщите ваше место. Что с вами?..

Но «Италия» молчит. Связь оборвалась.

У всех на устах только одно слово:

— Катастрофа!

Но где? И при каких обстоятельствах? Никто не может сказать.

«Читта ди Милано» готовится идти на розыски. Но что может сделать пароход, непригодный к плаванию во льдах?

Проходит несколько дней. Об «Италии» нет никаких известий. В Осло созывается экстренное совещание опытных полярных путешественников. Амундсен, Свердруп, Риссер-Ларсен возглавляют собрание. К ним обращены взоры всех. От них хотят узнать, что делать?

Но никто не может дать ответ на этот вопрос. Никто не знает, что, собственно, случилось...

Прошло еще несколько дней, но они не принесли никаких вестей с «Италии». Шестнадцать человек исчезли бесследно в полярной пустыне.

Но вдруг, 3 июня, после десяти дней неизвестности, радиолобитель Шмидт из селения Кохма Северо-Двинской губернии принял на волне в тридцать пять метров радио:

«...Нобиле Франц-Иосиф¹⁾ ...SOS ...SOS ...SOS ...SOS...»

Сигналы бедствия!.. Погибаем!.. Спешите на помощь!..

¹⁾ Как оказалось потом, Шмидт ошибся. Радист «Италии» Бьяджи передавал место катастрофы остров Фойн, а Шмидт принял слово Фойн за Франц.

Шмидт не верил своим ушам. Но он считал должным оповестить об этом мир. Вначале и ему не поверили. Почему сигналы бедствия с «Италии» уловил безвестный радиолюбитель в глуши Северо-Двинской губернии, тогда как сверхмощные станции мира, с тревогой ловившие этот сигнал, не приняли его?

Но 8 июня Шмидт вновь принимает радио:

«...Шторм ...Норд-вест ...SOS ...SOS ...SOS ...Петерман...»

В это же время Осоавиахим получает из Кривого Рога радиосообщение, что в тот же день и час, когда Шмидт принял первое радио с «Италии», в Кривом Роге слышали сигнал о бедствии с Земли Франца-Иосифа.

Сомнений больше быть не могло. Где-то на далеком севере, в ледяных просторах люди просят помощи, посылая в эфир сигналы бедствия.

Вскоре радиостанция на «Читта ди Милано» удалось установить связь с Нобиле. Оказалось, что Нобиле и его пять спутников находятся на льду на $80^{\circ} 37'$ сев. широты и $27^{\circ} 10'$ вост. долготы.

После этого на север направили ряд спасательных экспедиций. На Шпицберген были посланы итальянские, шведские и норвежские самолеты.

Двенадцать морских судов направились в Полярное море. Пятнадцать самолетов вылетело им в помощь.

Советское правительство, в лице Осоавиахима, также решило организовать срочную экспедицию к Земле Франца-Иосифа. Было решено послать два ледокольных парохода—«Персей» и «Малыгин»—находившиеся в Мурманске и Архангельске. После детального обсуждения мысль о посылке «Персея» была, однако, оставлена. На помощь должен был идти только «Малыгин», как более мощный ледокол.

Во время подготовки «Малыгина» точно выяснилось, что Нобиле находится не у Земли Франца-Иосифа, а вблизи северо-восточного берега Шпицбергена, между островом Фойном и мысом Лей-Смит. Этот район значительно северо-западнее прежде предполагавшегося местонахождения Нобиле.

Вследствие этого Осоавиахим решил в срочном порядке организовать вторую экспедицию под руководством профессора Р. А. Самойловича и знатока полярных льдов летчика Б. Г. Чухновского.

В распоряжение новой экспедиции (в отличие от Малыгинской, получившей название северо-западной) был предоставлен самый мощный в СССР—и, пожалуй, во всем мире—ледокол «Красин», построенный в 1917 г. «Красин» находился в это время в Ленинградском порту в состоянии консервации, т. е. стоял «холодный», без необходимого для похода снабжения и снаряжения. Нужно было спешно подготовить ледокол к дальнему плаванию.

Заброшенные среди вечных льдов

Пока спасательные экспедиции срочно готовились к походу на север, девять человек экипажа «Италии», во главе с Нобиле, оторванные от всего мира, жили жизнью «полярных робинзонов».

Они построили на льду маленькую палатку и сидели, тесно прижавшись друг к другу и согреваясь около жестяного бака, в котором горел бензин.

У Нобиле и его товарищей было очень мало съестных припасов. Приходилось выдавать каждому «голодные порции». Впереди витал призрак голодной смерти.

Но потерпевшие крушение не теряли надежды на спасение. У них случайно сохранилась радиостанция. Радист Бьяджи немедленно установил ее на льду и послал миру призыв о помощи:

«SOS. «Италия». Генерал Нобиле. Место—Фойн Цирке. В двадцати милях. SOS!»

Эти скорбные звуки одни нарушали мертвую полярную тишину. Бьяджи не снимал наушники радиоприемника. Все остальные, столпившись вокруг него, напряженно ждали известий, следя, не протянет ли радист руку к тетрадке, в которую он записывал принятые радиограммы.

Но Бьяджи разочарованно снимал наушники и печально говорил:
— Ничего не слышно...

Дни проходили за днями. Бьяджи напрасно посылал сигналы бедствия в эфир. Эфир молчал.

— Что делать?

30 мая Мальмгрен вносит свой проект:

— Я знаю полярные льды и предлагаю пойти пешком до ближайшего судна.

Многие колеблются. Итальянцы—южный народ. Они впервые попали на север, не знают льдов и полярной природы. Они боятся ее. Но двое—Цаппи и Мариано—вызвались добровольцами идти вместе с Мальмгреном.

Образовалась группа Мальмгрена из трех человек. Они взяли с собой немного пеммикана и шоколаду. Надели по паре теплых рубаш и брюк, взяли запасные сапоги и отправились... в неизвестность...

Прощаясь с Нобиле и с остающимися товарищами, Мальмгрен сказал:

— Я надеюсь, что мы дойдем до какого-нибудь судна через несколько дней. Оставляю вам все продовольствие, чтобы вы не погибли и могли дожидаться того момента, когда мы сможем сообщить о вас и подать вам помощь.

Вскоре три черные точки—три человека—исчезли среди ледяной пустыни. В палатке осталось шесть человек. Безднажность охватила их. Даже Бьяджи потерял охоту бесконечно посылать сигнал SOS.

Со времени ухода Мальмгрена, Мариано и Цаппи прошла уже неделя. Вдруг в палатку вбежал взволнованный Бьяджи.

— «Читта ди Милано» слышит наши передачи...—задыхаясь крикнул он.

Это было 7 июня. Все воспрянули духом. Связь с далеким миром с живыми людьми воскресила угасшие надежды на спасение. Заброшенные среди ледяной пустыни люди вдруг узнали, что мир не забыл о них, что со всех сторон отправились люди на их поиски.

Просыпаясь поутру от холода в своей палатке, они первым делом выбегали наружу, чтобы посмотреть—не идет ли откуда-нибудь спасательный отряд. Но дни проходили за днями, а спасенье не приходило. Прошло уже три недели с тех пор, как «полярные робинзоны» жили на льдине. И две недели прошло с тех пор, как на юг за помощью ушли Мальмгрен, Мариано и Цаппи.

Отчаяние снова начинало охватывать Нобиле и его спутников.

Вдруг,—это было ночью 14 июня,—среди белого безмолвия полярной солнечной ночи в воздухе послышались звуки. Все выбежали на лед из палатки, за исключением Нобиле, у которого были переломлены рука и нога, и механика Чечioni, который при падении также сломал ногу.

На далеком расстоянии от палатки летело два аэроплана. Они делали большие круги над полярными льдами, высматривая затерянных во льдах людей. Спутники Нобиле махали шапками, пробовали кричать. Но стальные птицы их не замечали и, покругившись вдали, улетели на юг.

С грустью вернулись путешественники в свою палатку, чтобы хоть немного согреться от холода.

Прошло еще несколько дней.

Радио говорило, что на спасение их вылетел сам Амундсен, что советское правительство выслало два ледокола с самолетами. Но все это мало утешало. Самолетам трудно отыскать затерянных в ледяных просторах людей, хотя Бьяджи точно указывал свое местонахождение и упорно повторял в эфир:

«Остров Фойн и мыс Лей-Смит».

И вот 24 июня, после месячного пребывания во льдах, потерпевшие крушение увидели в воздухе кружившуюся над их лагерем перолинскую птицу.

Это был аэроплан шведского летчика Лундборга.

Шум мотора показался «полярным робинзонам» лучшей музыкой в мире—он нес им освобождение из полярной неволи.

Сделав несколько кругов над лагерем, аэроплан плавно спустился недалеко от палатки, где, к счастью, было ровное место. Из кабинки вышел летчик Лундборг и, подойдя к Нобиле, сказал:

— Генерал, по поручению шведского правительства, я прошу вас полететь вместе со мной в Кингсбей. Находясь на суше, вы будете руководить делом спасения ваших товарищей.

Нобиле колебался. Затем он обратился к своим спутникам:

— Могу ли я лететь первый? Я—начальник экспедиции. Я обязан оставаться до конца здесь...

Все смущенно молчали.

Наконец больной механик Чечони сказал:

— Улетайте первым, генерал. Вы нужнее там... на суше...

Нобиле не заставил себя упрашивать. Он вошел в кабину аэроплана и покинул своих товарищей...

Через минуту стальная птица скрылась в туманной дали. Пятеро «робинзонов» остались снова одни. Но у них была уже надежда на спасение. Лундборг обещал вернуться «завтра» опять в лагерь.

Но это «завтра» не пришло. Лундборг действительно вернулся на следующий день, но при посадке его самолет опрокинулся, и он сам остался с итальянцами.

Через несколько дней за Лундборгом прилетел другой шведский летчик—Шуберг—и взял его с льдины. Итальянцы в угнетенном состоянии, страдая от болезней, вновь остаются на льду одни.

Время тянулось бесконечно медленно. Белая пустыня не хотела выпускать своих жертв.

XIV

Подвиг «Красина»¹⁾

16 июня из Ленинграда на спасение группы Нобиле вышел ледокол «Красин». На борту было двадцать пять человек участников спасательной экспедиции и сто десять человек команды.

22 июня «Красин» был уже в Бергене, где предстояло запастись топливом. Погрузка шла круглые сутки—нужно было погрузить около десяти тысяч тонн угля.

24 июня уголь был погружен, и рано утром, в час тридцать минут, когда Берген еще спал, «Красин» отправился в свой великий поход.

28 июня «Красин» был уже на виду Медвежьего острова. Отсюда направился к Шпицбергену и шел вдоль западного берега Шпицбергена все дальше и дальше на север.

¹⁾ См. также печатавшиеся в №№ 10—12 «Всем. Следопыта» за 1928 г. очерки участника экспедиции Н. Н. Шпанова — «Эпопея Красина».

Давно уже показались на море льдины, но «Красин», подминая их под себя, неуклонно шел вперед. Лед густел. Льдины громоздились одна на другую. Ровное шуршание за бортом сменилось громовыми ударами—это стальной форштевень¹⁾ ударял по льду и раскалывал его.

Первоначальный план экспедиции состоял в том, чтобы пройти на восток к югу от Семи Островов. Но этот проход был закрыт сплошным ледяным полем, перед которым был бессилен даже и «Красин».

Пришлось, обогнув Семь Островов, попытаться пройти к северу от них. Но и здесь «Красин» встретил лед толщиной от одного до двух метров. За сутки ледокол продвигался не более десяти километров.

3 июля о лед сломали левый винт. Положение становилось довольно серьезным. Пришлось «лечь в дрейф». Машины перестали работать, и пароход остановился во льдах.

Решено было пустить в дело самолеты. На льду устроили аэродром. 9 июля были назначены пробные полеты. Они прошли благополучно. Летчик Чухновский стал готовиться к большому рейсу на поиски итальянцев.

10 июля в шестнадцать часов двадцать пять минут самолет поднялся в воздух. Первым пилотом на борту был Чухновский, вторым—Страубе, при механике Шелагине, наблюдателе Алексееве и кино-операторе Блувштейне. Чухновский взял с собой продовольствие и теплую одежду для итальянцев.

Сделав два круга над аэродромом, самолет взял направление в сторону острова Карла и скрылся за пеленой тумана.

Первое радио от Чухновского было получено через семнадцать минут после отлета. Летчик сообщал:

«Подходим к острову Карла».

В семнадцать часов пятьдесят минут Чухновский сообщал:

«Лагеря пока не нашли».

В восемнадцать часов восемнадцать минут было получено новое сообщение:

«Возвращаемся обратно».

Вдруг в восемнадцать часов сорок пять минут радист услышал:

«Нашли группу Мальмгрена!».

Это известие электрическим током обожгло ледокол. Но кругом стоял густой туман. В тумане самолету трудно отыскать ледокол—и еще труднее спускаться. И только в час десять минут получилась радиограмма от Чухновского. В ней говорилось:

«Карта № 303. Мальмгрен обнаружен на широте восемьдесят градусов сорок пять минут, на небольшом остроконечном торосе, между

1) Острие корабельного носа.

весьма разреженным льдом. Двое стояли с флагами, третий лежал навзничь. Сделали над ними пять кругов. Выбора посадки не было. Сели на торосистое поле в миле от берега, на зюйд-вест от Кап-Вреде или Кап-Платена. Туман мешает точно определиться. В конце пробега снесло шасси. Сломали два винта. Самолет годеп под морские шасси. Все здоровы. Запасы продовольствия на две недели. Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена. Чухновский».

Получив эту радиотелеграмму, «Красин» тотчас же направился на восток, пробивая себе дорогу сквозь льды.

Благодаря теплоте времени, льды стали слабее. Но это могло быть губительным для тех, кто нашел себе убежище на их поверхности.

Рано утром 12 июля «Красин» был уже около острова Карла. Лдины шумно расходились под носом ледокола. Экипаж не спал в эту ночь, все напряженно смотрели на лед. Волнение достигало своего предела. Ведь на льду очень трудно заметить человека. Поверхность его изборождена трещинами, углублениями, торосами.

В пять утра острый глаз вахтенного начальника увидел в бинокль, на расстоянии около десяти километров, черную точку. Эта черная точка оказалась на этот раз действительно человеком.

Два часа пробирался «Красин» через льды к этой точке. Вот уже невооруженным глазом видно, что на обломке льдины мечется человек и, подняв обе руки, радостно машет шапкой. Недалеко от этого человека в ледяном углублении лежал другой, лишь слабо шевелившийся. Первый человек оказался капитаном Цаппи, второй—капитаном Мариано. Третьего—Мальмгрена—не было...

На лед сбросили доски и лестницы. По ним быстро сбегали матросы «Красина». С большим трудом они перенесли Мариано на куске парусины на пароход. Цаппи поднялся по веревочной лестнице без посторонней помощи. Однако и он производил впечатление ненормального человека. Говорил быстро, заикаясь. Куда-то торопился. На нем было несколько брюк, ноги обмотаны обрывками одеяла.

Когда Цаппи спросили:

— Где же Мальмгрен?

Цаппи указал пальцем на лед.

Отутившись на палубе «Красина», Цаппи стал просить есть, показывая знаками, что он умирает от голода. В кают-компании ему выдали чашку кофе и четыре сухаря—порцию, установленную доктором. Мариано поместили в санитарную каюту. Он бредил: ему казалось, что он все еще на льдине. На пальцах ног, сильно отмороженных, началась гангрена.

Когда Цаппи несколько отдохнул и утолил голод, ему снова задали вопрос:

— Где же Мальмгрен?

И тогда Цаппи кратко рассказал историю гибели Мальмгрена. В этой истории было много неясного. По словам Цаппи, Мальмгрен, отморозив себе ноги, не смог идти дальше и, предложив товарищам взять его теплую одежду и продовольствие, просил их идти дальше.

И они ушли, оставив больного товарища умирать среди льдов. Это произошло недалеко от острова Брок, приблизительно за месяц до того дня, когда Мариано и Цаппи спас «Красин».

Так трагически погиб на тридцать первом году своей жизни шведский ученый и исследователь Арктики Финн Мальмгрен.

Час с небольшим простоял «Красин» около льдины, где были найдены Мариано и Цаппи, и ровно в восемь утра направился к группе Вильери, у острова Фойн. Погода начинала уже портиться. На небе показались тучи. Заморосил мелкий дождь. Лед на море незаметно редел.

В тот же день, 12 июля, в девятнадцать часов пятнадцать минут, на «Красине» была получена радиограмма с «Читта ди Милано», известившая, что группа Вильери видит «Красина» к востоку от себя. «Красин» немедленно повернул на запад. Через час вахтенные заметили дымок в одном месте, а еще через несколько минут уже ясно были видны опрокинутый аэроплан, палатка и люди. Несколько поодаль стояла радио-мачта.

Чем дальше продвигался ледокол, тем лучше обрисовывался лагерь итальянцев. В бинокли было видно, как люди, стоявшие около палатки, махали руками и делали знаки приближающемуся ледоколу.

Прошел час... два... Был уже десятый час вечера. От палатки «Красина» отделяли всего каких-нибудь триста—четыреста метров.

— Стоп!—прозвучала команда.

Ледокол остановился. По льду навстречу шел человек, обросший бородой. Вытянув вперед обе руки, он почти неслышно сказал:

— Вильери!

На льдину с «Красина» спустили трап, и участники экспедиции поспешили к спасенным. Вильери переходил из объятий в объятия.

Прерывающимся от волнения голосом он беспрерывно твердил по-французски:

— Благодарю вас, дорогие мои, благодарю...

В этот момент подошли Бегунек—чех, молодой профессор, и Трояни—итальянец-инженер. Оба они обросли волосами, и на руках у них был толстый слой грязи. Бегунек и Трояни бросились к спасителям. Глаза не могли сдержать слез радости и благодарности.

Вдали по льду ковылял Чечини со сломанной ногой, а черномазый Бьяджи выстукивал последнее донесение о прибытии «Красина»:

«Мы спасены!.. Ледокол «Красин» подошел к самой льдине... Finita! (кончено)».

В эту минуту к Бьяджи подошел радист с «Красина» Экштейн.

— Finita la comedia!..—сказал он шутя.

— Si, si, signor! Finita la comedia! (Да, да, сударь, комедия кончена)—согласился Бьяджи.

Было два часа ночи. Но на льдине при свете яркого полночного солнца все еще работали люди. Одни разбирали палатку и тщательно собирали по льду все вещи, другие были заняты погрузкой на пароход самолета Лундборга. Вскоре на льдине осталась только разбитая вдребезги гондола «Италии», представлявшая собою бесформенную кучу металла и тряпья.

С утра 13 июля на море спустился густой туман. Из-за тумана у льдины пришлось стоять целые сутки. 14-го «Красин» начал пробиваться через льды на запад и пошел на поиски Чухновского и его товарищей. Итальянцы были спасены, но вместо этого пропали среди льдов пятеро своих. Они находились приблизительно в ста пятидесяти километрах от того места, где нашли итальянцев. Море на всем протяжении было покрыто льдом.

«Красин» с большим трудом преодолевал лед толщиной не менее метра. Почти двое суток понадобилось, чтобы разыскать Чухновского. Подвечер 16 июля с ледокола заметили в тумане темное пятно на льду. Это и был самолет Чухновского.

«Красин» остановился, и два лыжника отправились по направлению к самолету. Шел мокрый снег. Через четыре часа к «Красину» притащили по льду самолет Чухновского. Летчик и его спутники были здоровы, только сильно похудели. Немудрено—ведь они провели во льдах пять суток, не имея ни палатки, ни спальных мешков, ни достаточного количества пищи.

Весь запас съестных припасов состоял только из десяти банок мясных консервов, десяти банок сгущенного молока, пятидесяти плиток шоколада, двух кило масла и немного галет. Определить, когда придет помощь, было невозможно, и поэтому припасы решили сильно экономить.

На другой день крушения им удалось убить оленя. Пищевые запасы пополнились, но все невыразимо страдали от холода. Почти никто не мог спать. Так прожили на льду пять суток. На шестые сутки в лагерь неожиданно появились четыре человека на лыжах. Это были: норвежец Нейс и три итальянца—Альбертини, Маттеода и Гвальди—лыжники, вышедшие с парохода «Браганца» на помощь Чухновскому. Они привезли с собою на санях съестных припасов, но эта помощь была уже не нужна. Почти в это же время подошел «Красин».

19 июля «Красин» был уже в Кингсбее. Сюда прибыл и «Читта ди Милано», на котором находился Нобиле. В этот же день спасенные «Красинным» итальянцы перешли на его борт.

Так кончилась необычайная эпопея ледового похода «Красина». 25 июля ледокол оставил Кингсбей и взял курс на Ставангер. После борьбы со льдами он нуждался в основательном ремонте.

Но неожиданно «Красин» должен был изменить свой курс. В этот же день, 25 июля, около четырех часов пополудни в радиорубке раздались призывные сигналы.

Из эфира снова просили о помощи:

«Пароход «Монте-Сервантес»... терпит бедствие... бухта Ресерчбей... Прошу «Красина»... притти... скорее... на помощь... капитан «Монте-Сервантес»...

Был созван совет, решено было немедленно же идти на помощь. Послали радиотелеграмму:

«Капитану «Монте-Сервантес»... Идем на помощь... Будем в Ресерчбее через десять часов...»

Вахтенному начальнику был отдан приказ:

— Переменить курс на юго-восток!

«Монте-Сервантес» был германский туристский пароход, имевший на борту тысячу пятьсот пассажиров-туристов и около трехсот человек команды. Он совершал рейс к берегам Шпицбергена.

25 июля, рано утром, пересекая тонкий и редкий лед, «Монте-Сервантес» получил пробоину в носовой части. Несмотря на работу всех насосов, пароход продолжал наполняться водой и мог продержаться на воде не более шестнадцати часов.

В ночь с 25 на 26 июля, ровно в полночь, «Красин» подошел к «Монте-Сервантесу». Его встретили громкими криками:

— Ура! «Красин»! Да здравствуют русские! Да здравствуют советские!

Немедленно же в воду были спущены двое красинских водолазов — Жолудев и Дмитриев. Они осмотрели пробоину, измерили ее величину. Оказалось, пробоина была около трех метров шириною и в полтора метра высотой. Вскоре была обнаружена вторая пробоина в виде узкой трещины.

Восемь дюймов механики, слесаря и матросы «Красина» ставили стальные заплатки под водой на бока «Монте-Сервантес».

3 августа работы по ремонту были закончены, и оба судна направились в норвежский порт Гаммерфест. Здесь был составлен акт о том, что работы, произведенные красинцами, отлично выдержали переход через открытый океан.

Рано утром 6 августа «Красин» вышел из Гаммерфеста в Ставангер чиниться.

Первый поход закончился.

Советские моряки и пилоты выполнили без громких фраз великое дело международной солидарности.

Поход «Красина» и его геройский подвиг—спасение экипажа «Италии», победа над полярными льдами и туманами—показали всему миру на что способны советские моряки и летчики.

И весь мир признал мужество и героизм советских победителей севера.

XV

Второй поход «Красина»

Первый поход «Красина» на север продолжался пятьдесят два дня. За это время команда ледокола, пережившая столько тревог и волнений, была сильно изнурена и утомлена.

Но итальянское правительство просило исследовать район к северо-востоку от Шпицбергена, где могли находиться остальные шесть человек экипажа «Италии», унесенные вместе с дирижаблем. Не было никаких известий и от Амундсена, вылетевшего на гидроплане на спасение Нобиле еще 18 июня. Была надежда, что и Амундсен еще жив и ждет где-нибудь в ледяной пустыне помощи. И «Красину» снова был дан приказ идти на север.

23 августа «Красин» покинул Ставангер.

На пути к Норд-Капу ледокол попал в шторм, который заставил его укрыться в проливе Беверли-Зунд. Сюда же прилетел и Чухновский. Буря не стихала, и поэтому решено было погрузить самолет на ледокол и отправиться на север.

Через несколько дней «Красин» достиг 81°47' сев. широты. Море здесь начинало уже замерзать. Дальше на север идти было нельзя. Ледокол повернул на юго-восток, к острову Карла, и вскоре оказался недалеко от тех мест, где были найдены итальянцы.

От острова Карла «Красин» взял курс на северо-восток, к земле, которую еще в 1707 г. впервые заметил английский мореплаватель Джиллис. Почти через двести лет после него открытие это подтвердил адмирал Макаров, совершивший на ледоколе «Ермак» плавание к северным берегам Шпицбергена.

Однако «Красин» не нашел никакой «Земли Джиллиса». Земли не было! Вместо земли оказалось покрытое льдом море. Повидимому, и Джиллис и Макаров приняли за остров простой мираж или далекие облака.

От несуществующей «Земли Джиллиса» «Красин» прошел к покрытым снегом и льдом островам Земли Франца-Иосифа.

Но и здесь не было никаких следов ни итальянцев, ни Амундсена.

Устроив на берегу склад провианта и водрузив советский флаг, «Красин» повернул к югу. Тем временем на севере уже надвигалась полярная зима. Дни становились короче, морозы усиливались, море

покрылось сплошным льдом. От полюса с неумолчным свистом неслись бури.

23 сентября «Красин» получил по радио приказ возвращаться «домой».

В сильную бурю, при жестоком ветре, «Красин» взял курс на юго-запад и пересек Баренцево море по прямому направлению, не заходя на Шпицберген. От северных берегов Норвегии ледокол направился в Северное море, оттуда—в Балтийское. 5 октября «Красин» был уже в Ленинграде.

Всего «Красин» пробыл в плавании 112 суток. За это время им было пройдено около двадцати тысяч километров, из них почти половина среди полярных льдов.

XVI

«Малыгин» во льдах

В то время, как «Красин» должен был пробиться для оказания помощи итальянцам через полярные льды с запада, другой советский ледокол—«Малыгин»—получил задание идти на спасение спутников Нобиле с востока.

13 июня «Малыгин», взяв запас провианта на восемь месяцев, спешно вышел из Архангельского порта и направился к северо-восточным берегам Шпицбергена.

Руководство экспедицией было вверено опытному полярному исследователю—профессору Владимиру Юльевичу Визе, ходившему в 1912 г. с Седовым на «Фокс» к северному полюсу. Помощником его был назначен А. М. Лавров, участник полярных экспедиций 1910—1915 г. на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач», совершивших переход из Владивостока в Архангельск.¹⁾

Капитаном на «Малыгине» был старый морской волк Д. Т. Чертков, неоднократно ходивший через льды Баренцева моря к берегам Сибири.

На борт «Малыгина» был погружен самолет «Юнкерс», на котором должен был обследовать полярные льды опытный пилот Бабушкин.

Плавание вдоль северо-восточных берегов Шпицбергенских островов гораздо труднее, чем вдоль западных берегов. На Баренцевом море почти всегда свирепствуют штормы, поверхность его забита льдами, и не даром многие моряки зовут это море «кладбищем погибших кораблей».

Комитет Осоавиахима, посылая «Малыгина» с восточной стороны Шпицбергена к острову Фойну, знал заранее, что «Малыгину» не удастся пробиться через льды к острову Фойну раньше половины июля.

1) См. гл. IV.

Вот почему на «Малыгина» и был погружен самолет. Ледоколу было предписано пробиться через льды как можно дальше на север, и тогда Бабушкин должен был сделать на самолете ряд полетов к острову Фойну, отыскать там итальянцев и оказать им помощь, сбросив провиант и теплую одежду.

Однако этот план выполнить не удалось. 18 июня «Малыгин» вошел во льды и направился к острову Надежды. Скоро борьба со льдами стала не под силу ледоколу, и в шестидесяти километрах от острова ледокол был окончательно затерт льдами.

Решено было организовать воздушную экспедицию. Но до острова Фойна, в районе которого находились итальянцы, было не менее четырехсот двадцати пяти километров, а самолет не мог лететь дальше чем на триста километров туда и триста—обратно.

Нужно было устроить на льду промежуточную базу, где и сложить запас бензина. Это заняло несколько дней. Бабушкин 24 июня вылетел с полным запасом бензина к островам Карла. Здесь он оставил пять бидонов бензина по двадцать литров каждый. На обратном пути самолет был застигнут туманом, и Бабушкин вынужден был спуститься на лед. Пилот и его два спутника были атакованы белыми медведями, которых приходилось беспрерывно отгонять ракетами и выстрелами.

29 июня, когда туман несколько рассеялся, Бабушкин решил сделать попытку долететь до острова Фойна. Но не успел он отлететь и нескольких десятков километров от застрявшего во льдах ледокола, как снова надвинулся туман. Пришлось снизиться и продолжать путь на высоте только пятидесяти метров.

Отлетев от «Малыгина» приблизительно на сто двадцать километров, Бабушкин вынужден был спуститься на лед. Туман сгустился настолько, что Бабушкин и его двое спутников—радиет Фоминых и борт-механик Грошев—не видели ничего в двух шагах от себя. Летчики просидели на льдинах трое суток. Вскоре разыгралась снежная буря. Лед трещал и ломался. Казалось, гибель была неизбежна.

На четвертые сутки шторм начал стихать.

Погода прояснилась.

Полузамерзшие летчики поднялись на самолете и решили лететь обратно на «Малыгина». У них не было провизии, да и бензин был на исходе.

Но «Малыгина» на том месте, где его оставили четыре дня назад летчики, не было. Льды унесли пароход неизвестно куда. Пришлось опять спуститься на лед и обдумать, что делать.

Спустились на льдину, где и провели еще одну ночь. На утро решили лететь искать ледокол среди льдов. При подготовке к старту

радиет Фоминых, помогая заводить крыло, провалился под лед. Мокрого и дрожащего от холода Фоминых товарищи усадили на самолет.

Решив подняться или погибнуть, взяли старт и полетели.

Через час во льдах заметили дымок с «Малыгина»—и через несколько минут самолет благополучно спустился около ледокола.

Во время шторма лед передвинул его почти на шестьдесят километров. Когда шторм прекратился, то ледокол был всего лишь в трех километрах от острова Надежды. Если бы шторм продолжался, то, вероятно, пароход вместе со льдами выбросило бы на прибрежные камни.

Шторм за пять дней несколько разогнал льды, и 4 июля «Малыгин» мог работать винтом и пробиваться вперед. За сутки ледоколу удавалось делать не более пяти километров. Тем не менее к 10 июля «Малыгин» достиг $78^{\circ}30'$ и находился в расстоянии всего лишь двухсот километров от итальянцев.

Однако дальнейший путь снова был прегражден ледяными полями. Бабушкин решил лететь к итальянцам. Но густой туман снова заставил его с половины пути вернуться обратно. При посадке на неровное ледяное поле лыжи у самолета сломались. Это была пятнадцатая посадка во льдах. Пятнадцать раз Бабушкин рисковал своей жизнью.

13 июля «Малыгин» достиг 79° . Его отделяло лишь сто двадцать километров от потерпевших крушение итальянцев. Капитан ледокола Чертков решил пробраться дальше. Но в этот момент было получено радио, что «Красин», подойдя с запада, спас обе группы. Дальнейшее продвижение на север не имело больше смысла.

«Малыгин» повернул на юг. Льды окружали его со всех сторон. Они сходились, расходились, становились дыбом и сжимали «Малыгина», словно пробовали крепость его бортов. В течение трех суток—с 14 по 16 июля—пароход делал тщетные попытки выбраться из ледяных оков. Встречным течением его относило обратно к северу.

Льды все сильнее и сильнее сжимали ледокол. В бортах образовались «вмятины», выскочило несколько заклепок, в трюме открылась течь, и воды набралось более метра. Машины едва успевали ее откачивать.

17 июля «Малыгин» с большим трудом выбрался в открытое море. И здесь он получил новый приказ—сделать все возможное, чтобы отыскать Амундсена, который бесследно пропал с 18 июня.

18 июня Амундсен вылетел на гидроплане из Тромсё на поиски Нобиле. Пилотировал гидроплан француз Гильбо. Кроме Амундсена и Гильбо экипаж гидроплана состоял еще из четырех человек—летчика Дитрихсена, одного механика, одного радиста и одного метеоролога.

После 18 июня от Амундсена не было получено ни одного радио. Было очевидно, что самолет потерпел крушение. Но где—в открытом ли море, или над Шпицбергенем, или же где-нибудь над полярными льдами? Все это было загадкой.

Можно было предположить, что Амундсен полетел сразу к острову Фойн. Следовательно, катастрофа с его самолетом могла произойти где-нибудь около восточных берегов Шпицбергена.

Несмотря на повреждения, «Малыгин» решил пойти на поиски Амундсена.

Он снова направился к Шпицбергену, но здесь встретил очень толстый лед. Толщина его достигала пяти метров, и, конечно, такую толщину не смог бы преодолеть ни один ледокол в мире.

Между тем, запас топлива подходил к концу,—угля оставалось только дней на шесть. Пресной воды также оставалось мало. Все это заставило капитана Черткова повернуть на юго-восток.

22 июля «Малыгин» попал в сильную бурю, которая свирепствовала почти двое суток. Только 24-го он вошел в горло Белого моря, а 25-го бросил якорь у Банковской пристани в Архангельске.

«Малыгин» пробыл в плавании сорок два дня. Хотя на его долю и не выпала честь спасения итальянцев, но его плавание во льдах является само по себе героическим подвигом.

XVII

Роальд Амундсен

Нашу книгу о четырехвековой борьбе человека за обладание севером мы, к глубокому сожалению, должны закончить рассказом о гибели величайшего полярного исследователя Роальда Амундсена.

Последние страницы истории завоевания севера должны по праву принадлежать этому герою полярных льдов.

Амундсен представляет редкий пример исключительной преданности делу. Еще мальчиком, прочитав историю Франклиновской экспедиции, он сказал себе:

«Я буду полярным путешественником!»

И вся его последующая жизнь была воплощением этой идеи. Руководимый ею, Амундсен бросает университет, юношей поступает простым матросом на китобойное судно. Затем принимает участие в бельгийской экспедиции к южному полюсу, в 1903—1906 г. открывает северо-западный проход. Затем готовится к самостоятельной экспедиции на северный полюс.

Но здесь Амундсена ждала первая неудача. С большим трудом организовав экспедицию к северному полюсу, готовый уже отплыть

на север, он узнает, что северный полюс открыт Пири. Однако он не падает духом.

— Если открыт северный полюс, то еще не открыт южный,— говорит он.

И меняет курс «север» на «юг».

После неимоверных усилий и путешествий на лыжах по антарктическому материку, Амундсен 14 декабря 1911 г. достиг южного полюса. Но и эта победа едва не ускользнула от Амундсена. Капитан Скотт должен был притти на полюс раньше его и только случайно задержался в пути, и Амундсен ступил на полюс первым. Скотт на обратном пути с полюса погиб в снегах Антарктиды.

С 1914 г. Амундсен посвящает себя северу. Мы уже рассказывали о многочисленных попытках его достигнуть северного полюса. С каждой новой попыткой расширялись задачи, открывались новые горизонты и постепенно, благодаря Амундсену, возник великий вопрос о международном трансарктическом воздушном пути.

Северо-западный проход—Южный полюс—Северо-восточный проход—Шпицберген—Северный полюс—Аляска. Вот главные этапы жизненного пути Амундсена.

Как древние норвежские викинги, бороздившие на утлых судах безбрежные моря, Роальд Амундсен всю жизнь горел желанием познать неведомые края и в поисках их совершал почти сказочные дела.

Ради полярных исследований, он отказался от личного счастья, от семейной жизни, всю жизнь прожил одиноким холостяком. Достигнув мировой известности, он оставался бедняком, почти нищим, и нередко сидел в нетопленной квартире за неимением денег на покупку угля.

Молодой американский миллиардер Линкольн Эльсворт, финансировавший в последние годы экспедиции Амундсена, не раз говорил:

— Я безумно люблю старого норвежца за то, что он так великодушно презирает богатство...

Эльсворт дал возможность Амундсену организовать две его последние экспедиции на полюс.

Совершив полет на «Норвегия», путешественник мечтал начать планомерные исследования Арктики. Но фашистский генерал Нобиле, которого Амундсен посвятил в ее тайны, решил начать исследование ее самостоятельно.

Организуя экспедицию на дирижабле «Италия», Нобиле не предложил Амундсену принять участие в экспедиции и помочь советами.

Нобиле, новичок еще в деле полярных путешествий, обошел Амундсена, испытанного «полярного волка»!..

Конечно, Амундсену было обидно. У него были с генералом разногласия. И Амундсен не любил Нобиле, как и тот не любил Амундсена. Они были слишком разные люди.

Но тем не менее, когда пришло в Европу сообщение о катастрофе с «Италией», Амундсен немедленно же стал изыскивать способы помочь Нобиле и его спутникам.

Он помчался во Францию и добился того, что французское правительство дало в его распоряжение лучший морской гидроплан «Латам» с самым опытным пилотом—летчиком Гильбо.

Амундсен взял с собой своего друга—норвежского летчика Дитрихсена. Кроме Амундсена, Гильбо и Дитрихсена, экипаж «Латама» составили: механик Брази, радист Валлети и наблюдатель Кивервиль.

18 июня «Латам» вылетел на север. Через два часа после отлета из Норвегии, Амундсен по радио сообщает, что гидроплан летит к острову Медвежьему. После этого радиосвязь прервалась, и перед всеми встал волнующий вопрос:

— Где Амундсен?

Два месяца мир жил в тревоге за великого исследователя. Друг Амундсена—Риссер-Ларсен—отправился на крейсере «Норденшильд» и тщательно обследовал район между Гренландией и Шпицбергенем. Яхта «Михаэль Сарс» обошла берега Шпицбергена. Советский ледокол «Красин» ушел на Землю Франца-Иосифа. Промысловое судно «Веслегарн» прошло Стурфиорд и обследовало восточные берега острова Баренца. Шхуны «Инге» и «Хобби» и многие другие промысловые суда обыскали пловучие льды между Шпицбергенем и Землей Франца-Иосифа. Франция послала на поиски военные суда «Страсбург» и «Квентин Рузвельт». «Малыгин» тридцать три дня крейсировал среди льдов в поисках Амундсена.

Поиски не привели ни к чему. Амундсен и его пятеро спутников пропали бесследно в стране белого безмолвия.

31 августа в море близ Фуглон (на севере Норвегии) был найден поплавок от гидроплана. Этот поплавок был послан во Францию—и там признали, что он принадлежит «Латаму». Несколько позднее на северном берегу Норвегии нашли резервуар исчезнувшего гидроплана. Эти находки делают почти несомненной трагическую гибель «Латама» и его экипажа.

Амундсен погиб, отправившись спасать других! И разве не волнующе прекрасен этот подвиг великого исследователя?

В стремлении оказать помощь потерпевшему крушение экипажу «Италии» Амундсеном не руководила ни слава, ни деньги. Славу он уже имел, а к деньгам относился безразлично. Но его заставляло лететь на север только желание оказать помощь гибнущим людям.

И за этот подвиг Амундсен будет жить долго в памяти потомства.

Трансарктический международный воздушный путь

После того, как в 1921 и 1922 годах Амундсен сделал две неудачных попытки пробраться сквозь льды на корабле «Мод» к полюсу, он сказал себе:

«Нет, не кораблю суждено быть победителем в стране вечных льдов. Будущее принадлежит здесь аэроплану и дирижаблю».

В 1923 г. Амундсен начал воздушную атаку на полюс. Неудачи и ряд последовательных опытов убедили путешественника, что аэропланы—и даже гидроаэропланы—не годятся для полярных полетов. Настает очередь дирижабля.

Выше мы видели, что полет Амундсена на дирижабле «Норвегия» в 1926 г. увенчался полным успехом. Впервые за четыре века борьбы за северные пути человек перелетел из Европы в Америку северным путем, открыв также и кратчайшую воздушную дорогу из Европы в Китай и в Японию.

Осуществив этот исключительно удачный перелет, Амундсен берется за осуществление давней мечты первых пионеров северного пути из Европы в Китай—Себастьяна Кабота и Вильяма Баренца. Но эта мечта получит свое осуществление не так, как об этом думали Кабот и Баренц. Кратчайший путь из Европы к восточным берегам Азии—не морем, а воздухом. Воздушный северный путь Лондон—Токио имеет не более девяти тысяч километров, тогда как морской путь от Лондона до Токио превышает двадцать тысяч километров. Путь морем из Лондона в Токио или Сан-Франциско требует не менее тридцати суток. Воздушный же путь по данному маршруту потребует не более пяти-шести суток, а может быть, и того меньше.

Конечно, на воздушном пути такого протяжения обязательно должны быть устроены вспомогательные станции и базы для посадки аэропланов и дирижаблей, для ремонта их, смены, погрузки горючего и т. д.

Вследствие этого огромное значение приобретают наши, советские, полярные острова и полуострова. Мурманск, Новая Земля, Северная Земля, Ново-Сибирские острова, остров Врангеля—все эти пункты являются как бы естественными этапами будущих воздушных путей через север.

В частности остров Врангеля может стать удобным узловым пунктом, где будут скрещиваться воздушные пути из Китая и Японии в Нью-Йорк—с одной стороны—и из Западной Европы в Сан-Франциско—с другой.

Перелет Амундсена на дирижабле «Норвегия» поставил вопрос о северном полярном воздушном пути на практическую почву. В 1926 г.

по инициативе Фритиофа Нансена было организовано Международное общество изучения северной полярной области при помощи дирижабля (сокращенное название этого общества—Аэроарктик).

На втором конгрессе этого общества (летом 1928 г., в Ленинграде), решено было организовать в 1929 г. первый полет через Арктику на специально построенном дирижабле. Об этой экспедиции более подробно мы будем говорить дальше.

Предполагаемые подробные исследования Арктики должны будут наметить и наиболее удобный маршрут для дирижаблей из Европы на дальний восток Азии и дальний запад Америки.

С установлением трансарктического воздушного пути далекий север будет окончательно завоеван человеком и войдет в круг культурного мира.

Возможно, что в самом ближайшем будущем полярные пустыни заживут новой жизнью.

Десятки стальных воздушных птиц и воздушных кораблей будут оживлять эти пока еще мертвые пространства. На пустынных теперь островах будут устроены станции воздушного сообщения, радиостанции, склады, гостиницы и, быть может, курорты и санатории. Многие врачи давно уже заметили, что пребывание летом в полярных странах действует очень благотворно на истощенных и утомленных шумной городской жизнью людей. Спокойная природа севера (конечно, только летом), восстанавливает утраченные силы, а почти абсолютно чистый воздух излечивает даже туберкулез.

За последние годы американцы и англичане тысячами ездят отдыхать на север. В полярные страны каждое лето отправляются пароходы с туристами. И с каждым годом полярный туризм развивается все сильнее. Кто хоть раз побывал на севере, тот непременно захочет вновь увидеть его красоты.

XIX

Арктика — страна белого безмолвия

Арктика—это значит «страна белых медведей»—часто также называется и «страной белого безмолвия».

Кто не бывал на севере, тому трудно представить себе всю холодную тишину полярной области. На крайнем севере, среди вечных льдов, нет почти никакой жизни, и только ураганы и бури нарушают здесь вековую тишину. Но и ветер, пролетая над ледяными полями, почти не производит шума. Здесь нет ни деревьев, ни обнаженных гор, ни глубоких ущелий, ни других каких-либо препятствий, оказывающих сопротивление ветру. Покой и молчание встречают путешественника в еще не покоренной человеком стране.

Арктика—страна невероятных морозов, вечного льда и снега—окутана в течение полугода ночным мраком. И это делает еще более недоступной для человека область далекого севера.

Таинственность и недоступность полярных стран были для многих исследователей той притягательной силой, которая, как магнит, притягивает их к северу. Мы видели выше, как в течение четырех веков отважные путешественники и исследователи стремились пройти как можно дальше в полярную часть земного шара, чтобы поведать миру о тайне крайнего севера. Сколько путешественников заплатили за это жизнью и пали в борьбе с полярной природой! Тем не менее неудачи и лишения—даже гибель!—не убили в исследователях стремления познать полярную природу и разгадать тайну полюсов.

На смену павшим мученикам и героям шли новые борцы, такие же храбрые и самоотверженные. Наиболее яркий пример такого полярного героя-исследователя мы видим в лице Роальда Амундсена.

Благодаря работе таких исследователей и путешественников, мы стоим теперь накануне полного завоевания полярных стран. И только они более или менее полно ознакомили нас с полярной природой и с красотой страны белого безмолвия.

В чем же состоит сказочная красота далекого, безлюдного и, казалось бы, мрачного севера?

Конечно, зимою, когда стоит сплошная полярная ночь, север не имеет ничего, что бы могло привлечь сюда человека. Но зато летом, в дни незакатного солнца, он чарует своей незабываемой феерической красотой.

Как ледяные дворцы и крепости, поднимаются в море ледяные горы. Одни из них стоят неподвижно, и зеленые волны неумолчно бьются об их подножья. Другие плавно и медлительно движутся по зеленовато-серым волнам океана, и при малейшем движении этих оживленных громад ледяные кристаллы их горят под лучами солнца миллионами разноцветных огней.

А само северное море! Как оно богато красками, когда его освещает круглые сутки незаходящее солнце. На севере все необычно, все таинственно-странно.

Острова Полярного моря поражают своим величием. С их высоких черных утесов сползают голубовато-зеленые немые реки ледников. Белоснежные покрывала девственных снегов составляют яркий контраст с зеленоватыми волнами моря.

И над всем этим—безбрежный воздушный океан, поражающий своей прозрачностью в ясные дни, когда нет седых туманов. И синее небо, отражающееся в волнах океана. И все это объято полнейшей тишиной. Даже животные здесь не кричат—белые медведи, тюлени, моржи,

киты и белухи в молчании ныряют в волны, лежат на льдинах и греются на солнце. Только чайки изредка нарушают мертвую полярную тишину.

XX

Загадки полюса

В центре «страны белого безмолвия», в самой глубине полярной пустыни находится полюс—место, «вокруг которого все вертится»—точка, где проходит воображаемая ось земного шара.

Полюс, огороженный неприступным барьером вечных льдов, погруженный полгода в непроглядный мрак, давно притягивал людей своей загадочностью. И действительно, земные полюса—это совершенно особенные места на земном шаре. И только человек, побывавший на полюсе, может иметь ясное представление о шарообразности земли.

На полюсе, собственно говоря, нет ни времени, в обычном смысле слова, ни пространства, как мы его привыкли себе представлять.

Здесь нет обычных стран света: востока, запада, севера и юга. Вместо них мы видим на северном полюсе только юг, а на южном полюсе—север. Востока и запада нет на полюсе, потому что зимою солнце на полюсе совсем не восходит, а летом совсем не заходит.

Летом солнце на полюсе делает в сутки полный круг на небосводе, и это необычное явление первое время поражает человека. В одно и то же время с солнцем на небе появляется луна—и оба следуют друг за другом по небосводу.

На полюсе нет также и обычных для нас времен года—весны, лета, осени и зимы. Вместо этого на полюсе полгода стоит ночь-зима, а полгода день-лето. Так что, собственно говоря, сутки на полюсе, то-есть «день и ночь» составляют целый год, и сто полярных суток равны нашему столетию.

Не менее странно обстоит и дело с «часами». Там нет восхода и захода солнца, а следовательно, «утра», «полдня» и «вечера»; наше измерение времени при помощи часов совсем непригодно. Вы не можете проверить свои часы по солнцу. На полюсе приходится считать часы условно, употребляя для этого счет времени какого-либо определенного пункта на земле.

Если лето в полярных странах довольно сносно и имеет свою прелесть, то полярная зима положительно ужасна.

Морозы достигают здесь 40 и даже 50 градусов. Холод этот еще более увеличивается, благодаря свирепым ветрам и ураганам.

Но самое ужасное в полярной зиме—это ее вечная тьма. Она не опасна для человека, но своей мертвенной скукой парализует его волю. Чтобы вынести эту шестимесячную тьму, приходится призвать на помощь все свое мужество, все свое терпение.

Непроницаемая тьма и зловещее уединение, среди которых вынужден жить человек, попавший зимою в полярную область, угнетают его. Вот в каких выражениях описывает один полярный путешественник свои переживания во время полярной зимовки:

«Небеса и земля погружены в вечный покой. Нигде ни признака жизни, ни одного воспоминания о ней.

«Не слышно даже слабого крика птиц, даже легкого шелеста ветвей, колеблемых ветром. В этой беспредельной пустыне я слышу лишь биение собственного сердца...

«Молчание перестает здесь быть отрицательным понятием. Оно наделяется положительными качествами. Я слышу его, я вижу его.

«Я не могу выносить дольше... Я сбегая со скалы, на которой сидел. Я начинаю ходить, сильно стуча ногами, заставляя скрипеть снег, чтобы только нарушить эту тишину, удалить гнетущий призрак...»

XXI

Полярное сияние

Томительное однообразие и мрак длинной полярной ночи лишь иногда прерывается чудесным явлением полярного сияния.

Никакие слова не в силах передать всю его красоту и величественность.

Обычно полярное сияние начинается слабым серебристо-голубоватым светом на темном небе. Свет этот постепенно разгорается. На небе появляется светящаяся полоса, которая изгибается, расширяется и разгорается.

Через минуту огромная разноцветная дуга, похожая на радугу, захватывает полнеба. Пронесется голубые блестящие полосы, и кажется, что горизонт охвачен грандиозным пылающим пожаром.

Вот появляется вторая радуга, испускающая тонкие разноцветные лучи. Яркие полосы всевозможных цветов, от красного и оранжевого до светло-зеленого и золотистого, вращаются с невероятной быстротой, и все небо кажется громадным вертящимся цветным колесом.

Еще мгновение... На севере поднимается волна ярко красного пламени. Эта волна заливает весь небосвод. Ледяная пустыня окрашивается в розовый цвет. Но это длится только мгновение...

Через секунду цветная дуга, опоясывающая небосвод, мгновенно распадается на миллионы цветных колонн или столбов, которые начинают ходить по темному небу, то сталкиваясь друг с другом, то расходясь. Небосвод превращается в пестрый калейдоскоп, вращающийся с изумительной быстротой. Разноцветные волны беззвучно катятся по безбрежному воздушному океану, сталкиваясь друг с другом и поглощая друг друга.

Небесный пожар длится иногда целые часы, то затухая, то вновь разгораясь. Затем вдруг все явление исчезает. Небо темнеет. Показываются звезды. И ледяная пустыня снова покрывается мраком.

XXII

Тайна полярных сияний

Долгое время полярное сияние оставалось полнейшей загадкой. Ученые высказывали много догадок о причине этих явлений, но все эти догадки не выдерживали критики. И лишь сравнительно недавно стало известно, что полярные сияния стоят в тесной связи с солнцем и с солнечными пятнами.

Как известно, наш земной шар представляет собою как бы огромный магнит, обладающий наибольшей силой притяжения в тех пунктах, где находятся земные полюсы.

Все знают, с каким постоянством устремляются концы намагниченной стрелки компаса по направлению к полюсам. Это происходит потому, что полюсы, как чрезвычайно сильные магниты, властно притягивают к себе все тела, заряженные противоположным магнетизмом.

Таким образом, к южному магнитному полюсу, расположенному неподалеку от географического полюса, направляются северные концы всех намагниченных стрелок, а к северному—устремляются южные концы стрелок.

Но магнитные полюсы притягивают не только намагниченные тела. Современная наука установила, что Солнце можно сравнить с гигантским электромагнитом, заряженным отрицательным электричеством и рассылающим по всем направлениям мириады мельчайших частиц, называемых электронами. Некоторые из этих частиц, достигая верхних слоев земной атмосферы, поддаются под влияние земного магнетизма, а так как магнит обладает свойством притягивать электричество, то посылаемые солнцем в мировое пространство электроны устремляются с особой силой к тем пунктам земного шара, где находятся магнитные полюсы.

Движение этих наэлектризованных частиц совершается по спиральной линии, вдоль, так называемой, магнитной силовой линии нашей планеты. Приблизившись к тому или иному полюсу, эти частицы под влиянием притяжения земного магнетизма устремляются в нижние слои атмосферы и разряжаются здесь, производя световые явления полярного сияния.

С появлением полярных сияний на земле наступают и более или менее значительные нарушения магнитного характера или, так называемые, «магнитные бури», которые проявляются в неправильных

движениях магнитной стрелки и в столь вредных для телеграфа изменениях электрических токов земли даже в таких местах, где не видно самого полярного сияния.

Датский ученый Вегард, изучавший много лет полярные сияния на севере, пришел к заключению, что разнообразие цветных полос и лучей полярных сияний зависит от присутствия в верхних слоях земного воздуха различных газов в твердом состоянии.

Вегарду опытным путем удалось установить, что зеленый цвет полярных сияний происходит от того, что электроны, посылаемые солнцем, попадают на твердые частицы азота. На высоте ста и более километров азот воздуха переходит в твердое состояние, и мельчайшие частицы его носятся в небесном пространстве.

Подвергаясь действию электронов, посылаемых солнцем, кристаллы азота и загораются зеленым цветом. Точно так же другие газы земной воздушной оболочки дают при действии на них электронов другие цвета солнечного спектра.

XXIII

Там, где «делается» погода

Далекий север важен не только как источник различных рыбных, пушных и звериных богатств, не только как область, через которую проходит кратчайший путь из Европы на Дальний Восток и на запад Америки. Арктические страны важны для человека еще и потому, что здесь, по образному выражению Нансена, «делается» погода.

И действительно, полярная область играет крайне важную роль в климате всего северного полушария нашей планеты. На далеком севере, где—по наивному верованию древних греков, было царство Борей—«бога ветров»,—зарождаются те циклоны и северные ветры, которые приносят нам холод, снег и зимние морозы.

Если бы мы хорошо знали метеорологические условия севера, то метеорология сделалась бы более точной наукой, чем теперь.

Чтобы яснее понять, как «делается» погода на полюсах, вспомним механизм воздушных течений.

Земля нагревается солнцем больше всего на экваторе и в тропическом поясе. Нагретые струи воздуха поднимаются здесь вверх и устремляются к полюсам. В это же время холодный воздух от полюсов идет вдоль земной поверхности в обратном направлении и значительно ниже—от полюсов к экватору.

Земля безостановочно вращается вокруг своей оси. Вследствие этого вращательного движения, воздушные струи несколько уклоняются от своего прямого движения (с севера на юг и с юга на север) к за-

паду (в северном полушарии). Таким образом, слои воздуха получают еще и третье направление—с востока на запад.

Если бы воздушные течения подчинялись только этим трем силам, то они отличались бы неизменным постоянством, а воздушные течения поддались бы полному изучению. Влияния времен года, гор и долин, суши и моря также поддаются правильному учету.

Учитывая все эти данные, метеорология смогла бы стать точной наукой, подобно физике или химии. Но до сих пор, как известно, наука эта далека от точности, и метеорологи не могут правильно предвидеть погоду даже за несколько дней вперед.

В чем же кроется причина этого?

В том, что в воздушные течения, оказывающие решающее влияние на погоду, вносят дезорганизацию полюсы, благодаря своему необычному географическому положению.

Прежде всего, поверхность северных полярных стран менее выпукла, чем в других местах, так как земной шар сплюснен у полюсов (по крайней мере, у северного), а во-вторых—полярные области делают при суточном вращении земли меньший круг вращения (самые полюса представляют собой неподвижные точки).

Из всего этого получаются следующие явления: сходясь у полюсов, воздушные струи претерпевают изменения в своем течении. Кроме того, они здесь сталкиваются и перекрещиваются между собою. В атмосфере образуются как бы воздушные «сгустки», провалы, воронки. Воздушные волны на полюсах закручиваются, и этим именно и объясняются свирепствующие здесь почти постоянные вихри и штормы. Именно у полюсов образуются, так называемые, «центры действия» циклонов (вихревых движений воздуха) и отсюда эти последние устремляются в разные стороны и проносятся по поверхности земного шара вплоть до экватора.

На своем пути к экватору, полярные циклоны встречают различные препятствия (горы), попадают в более теплые слои воздуха и сталкиваются с ними, вовлекая их в вихревое движение. Получается сложное и запутанное движение воздушных течений, известных под названием «ветров».

Проносимые по земной поверхности вихри, циклоны и антициклоны нарушают правильность воздушных течений, идущих от экватора к полюсам. Эти вихри и циклоны приносят с собою холод, снег, дождь и грозы.

Изучение зарождения циклонов и их путей является необходимым условием для того, чтобы правильно предсказывать погоду. Но чтобы знать заранее о возникшем на севере циклоне и его направлении, нужно наблюдать циклон на месте его зарождения.

Фритиоф Нансен, организовав общество по изучению Арктики, одной из целей этого общества и поставил изучение у полюса «центров действия» циклонов, выяснение причин возникновения их и организацию в полярной области метеорологических станций, которые по радио должны сообщать тамошнее состояние погоды.

Возможность предвидеть погоду вперед за несколько дней имеет огромное значение для сельского хозяйства, а точное предвидение наступления циклонов и штормов чрезвычайно важно для авиации. Гибель Роальда Амундсена и катастрофа «Италии» явились, в конечном счете, результатом незнания воздушного океана Арктики.

XXIV

Предстоящая экспедиция Нансена на воздушном корабле в Арктику

Фритиоф Нансен, великий исследователь севера, посвятивший северному полюсу всю свою жизнь, составил обширный план всестороннего исследования Арктики. Нансен предполагает начать систематическое научное изучение северной полярной области при помощи воздушного корабля.

С этой целью в Германии, в Фридрихсгафене, в настоящее время строится специальный дирижабль для полетов в Арктику LZ127¹⁾.

Что представляет собою LZ127?

Это современный воздушный корабль-гигант. Он в пять раз больше «Италии» Нобиле. Его емкость—сто двадцать тысяч кубических метров. Длина корабля двести пятьдесят семь метров. Полная подъемность—сто пятьдесят тысяч килограмм.

LZ127 может поднять пятьдесят одного человека (35 человек команды и 16 человек ученых исследователей). Кроме этого на корабль может быть взято несколько собак, саней и продовольствия для пятидесяти человек на три месяца.

Корпус корабля сделан из дюралюминия и кажется поэтому выкованным из серебра. Внутри дюралюминиевой оболочки заключены гигантские баллоны с газом (водородом), сделанные из плотной хлопчатобумажной материи, которая с внутренней стороны покрыта несколькими слоями бодрыша, то-есть тонкой пленки, сделанной из кишек животных.

Снаружи корпус корабля обтягивается очень толстой и прочной хлопчатобумажной тканью, пропитанной целлюлозой.

1) LZ127 — сокращенное название: «Luftschiff Zeppelin» (т. е. воздушный корабль Цеппелина) 127-й по порядку постройки.

Внутри корпуса во всю его длину устраивается коридор, соединяющий отдельные части корабля; под корпусом помещаются рубка с прекрасно оборудованными жилыми и навигационными помещениями и гондолы с моторами.

Моторы корабля LZ127, обладая большой мощностью—в общей сложности в три тысячи пятьсот лошадиных сил—будут приводиться в действие не бензином, а смесью светильного и углеводородного газов. Такая смесь весит столько же, сколько и воздух, и поэтому вес топлива в действительности будет заключаться только в весе тех стальных бутылей, в которых будет заключен газ. Запас газа предполагается взять более чем достаточный: на расстояние пятнадцати тысяч километров!

Жилые помещения корабля будут состоять из нескольких кают, общей каюты, кухни и уборных. Навигационное отделение будет снабжено всевозможными приборами и инструментами. На корабле будет радиостанция.

Во главе воздушной экспедиции станет сам Нансен (которому уже 67 лет), а капитаном корабля будет известный немецкий пилот Вальтер Брун, совершивший перелет на дирижабле из Германии в Америку.

Отправным пунктом экспедиции назначен Мурманск; где к лету 1929 г. будет построена причальная мачта. (Впрочем, экспедиция по ряду технических условий уже отложена на 1930 г.).

Из Мурманска дирижабль направится на Землю Франца-Иосифа и далее на полюс. С полюса дирижабль полетит на юг—в сторону Северной Америки, к мысу Барроу, и затем направится вдоль берегов Аляски в порт Ном.

В Номе будет также построена причальная мачта. Дирижабль сделав запас газа, отправится через Берингов пролив в неисследованную область Арктики, к Северной Земле, отсюда к мысу Желания на севере Новой Земли и, наконец, обратно в Мурманск.

В продолжение всего полета будут производиться научные исследования и фотоаэроснимки, при чем, если представится возможность, будут сделаны высадки исследователей на лед, для измерения глубины моря.

Особое внимание будет уделено магнитным и электрическим наблюдениям, которые будут производиться в верхних слоях воздуха впервые.

Эта грандиозная по своим задачам и выполнению воздушная арктическая экспедиция явится заключительным аккордом той четырехсотлетней борьбы человечества за обладание севером, о которой мы кратко рассказали в нашей книге. Но в то же время она откроет и новую главу истории борьбы человека с природой в Арктике.

И надо надеяться, что в этой грядущей борьбе человек выйдет победителем над полярными льдами и бурями. При помощи воздушных кораблей, радио и мощных ледоколов человек покорит далекий север и полярная область войдет в круг всемирной культуры.

XXV

Заключение.

На предыдущих страницах нашей книжки мы видели, какой ценою досталась победа над полярными пространствами севера. Без преувеличения можно сказать, что путь на далекий север усеян трупами отважных исследователей и смельчаков.

Но, несмотря на все жертвы, поражения и неудачи, мы стоим уже на пороге полной победы, и недалеко тот момент, когда человек и здесь в конце концов будет полным победителем и восторжествует над слепыми силами природы, потому что, как сказал древний греческий мудрец Софокл:

На земле есть много сил великих,
Но сильнее человека нет на свете ничего.

Великая сила человека, делающая его победителем природы, заключается в упорном труде и в разумной воле, направленной к намеченной цели.

Кроме того, еще одна могучая сила позволяет человеку покорять природу—это солидарность. Только благодаря коллективным усилиям исследователей всех стран, удалось завоевать Землю и покорить наиболее неприветливые пространства севера.

Нигде, пожалуй, так ярко не проявляется все огромное значение товарищеской солидарности, как в истории полярных завоеваний. На страницах нашей книжки мы видели красноречивые примеры этой солидарности, проявления товарищества и взаимной помощи, делающих из человека победителя природы и преобразователя мира.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Стр.

Предисловие	3
-----------------------	---

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

I. Великое открытие	5
II. Через холодный север в богатые страны жаркого юга	7
III. В первый раз в страну плавающих льдов	8
IV. Вместо Индии Московия	10
V. Северо-западный проход и «золото» Мартина Фробишера	12
VI. Первая зимовка на Новой Земле	15
VII. Северная экспедиция Гудзона	20
VIII. По следам Гудзона. — Баффин	23
IX. Экспедиция Иенса Мунка	24
X. Русские экспедиции для отыскания северо-восточного прохода. — Экспедиция Беринга	25
XI. Русские на севере	29
XII. За лучшим зверем на север	31
XIII. «Искатель» северного пути в Индию Никита Шалауров	32
XIV. В страну мамонтов	33
XV. Последние попытки русских отыскать северный путь в Великий океан	34
XVI. Сиюва северо-западный проход. — Экспедиция Колебу на корабле «Рюрик»	36
XVII. Возобновление поисков северо-западного прохода англичанами. — Экспедиция Джона Росса	37
XVIII. Эдуард Парри	38
XIX. Открытие северного магнитного полюса	40
XX. Джон Франклин	43
XXI. По следам Франклина	44
XXII. Страшные вести	46
XXIII. Полярная трагедия	47
XXIV. Восемь месяцев на плавающей льдине	49
XXV. Трагедия экипажа парохода «Полярис»	51
XXVI. Экспедиция Нерса	53
XXVII. Северо-восточный проход. — Экспедиция Норденшильда	54
XXVIII. Два года в ледяном плену	56
XXIX. Трагедия экспедиции Грили	60

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

I. Фриттоф Нансен	65
II. Первая экспедиция Нансена в Гренландию	66
III. Гренландские экспедиции Роберта Пири	68

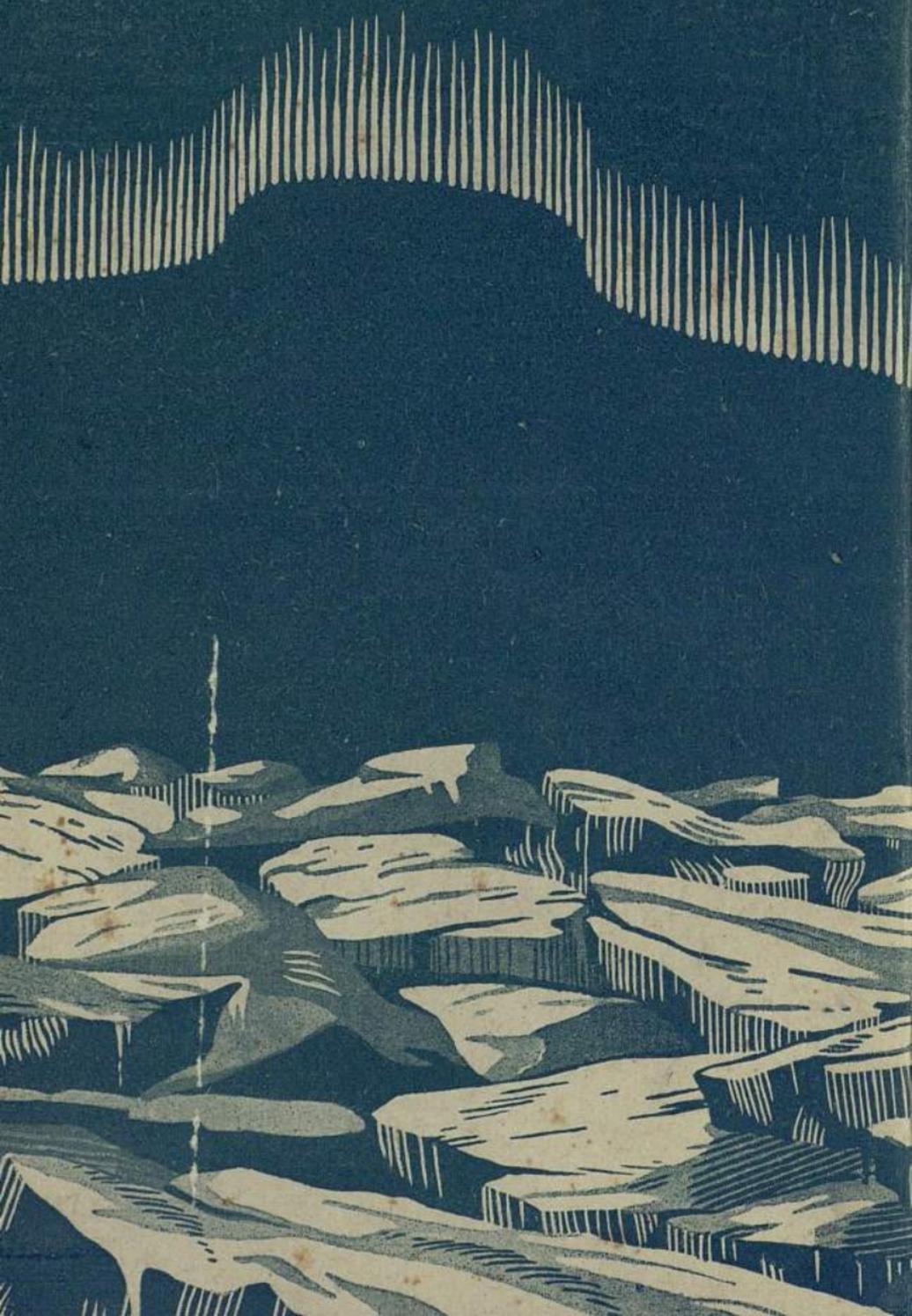
IV. Среди льда и пачи	69
V. Вдвоем к полюсу	71
VI. На краю гибели	74
VII. Неожиданное спасение	75
VIII. Освобождение «Фрама» из ледяного плена	78
IX. В первый раз по воздуху на северный полюс	79
X. Тысяча суток на Земле Франца-Иосифа	83
XI. Новые атаки на полюс	84
XII. Ближе всех к полюсу	85
XIII. Гибель экспедиции Толя	86
XIV. Первый дебют Роальда Амундсена	88
XV. Роберт Пири на 87° 6' сев. широты	90
XVI. Жертвы полярной пустыни	91
XVII. По следам жертв ледяной пустыни	93
XVIII. Обман или заблуждение?	96
XIX. Роберт Пири на северном полюсе	98

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

I. Первая русская экспедиция к северному полюсу	102
II. Трагедия экипажа парохода «Анна»	106
III. Пропавшая экспедиция	109
IV. Экспедиция на север ледоколов «Таймыр» и «Вайгач»	111
V. Экспедиция на северный полюс Амундсена на корабле «Мод»	112
VI. Вторая попытка Амундсена достигнуть северного полюса	113
VII. Полет Амундсена на дирижабле «Норвегия»	120
VIII. «Норвегия» над полюсом	121
IX. Над неисследованной областью	123
X. Бирд на северном полюсе	125
XI. Экспедиция Нобиле на дирижабле «Италия»	128
XII. SOS... SOS... SOS...	130
XIII. Зброшенные среди вечных льдов	133
XIV. Подвиг «Красина»	135
XV. Второй поход «Красина»	141
XVI. «Малыгин» во льдах	142
XVII. Роальд Амундсен	145
XVIII. Трансарктический международный воздушный путь	149
XIX. Арктика — страна белого безмолвия	149
XX. Загадки полюса	151
XXI. Полярное сияние	152
XXII. Тайна полярных сияний	153
XXIII. Там, где «делается» погода	154
XXIV. Предстоящая экспедиция Нансена на воздушном корабле в Арктику	156
XXV. Заключение	158



6525 / 57



73

51