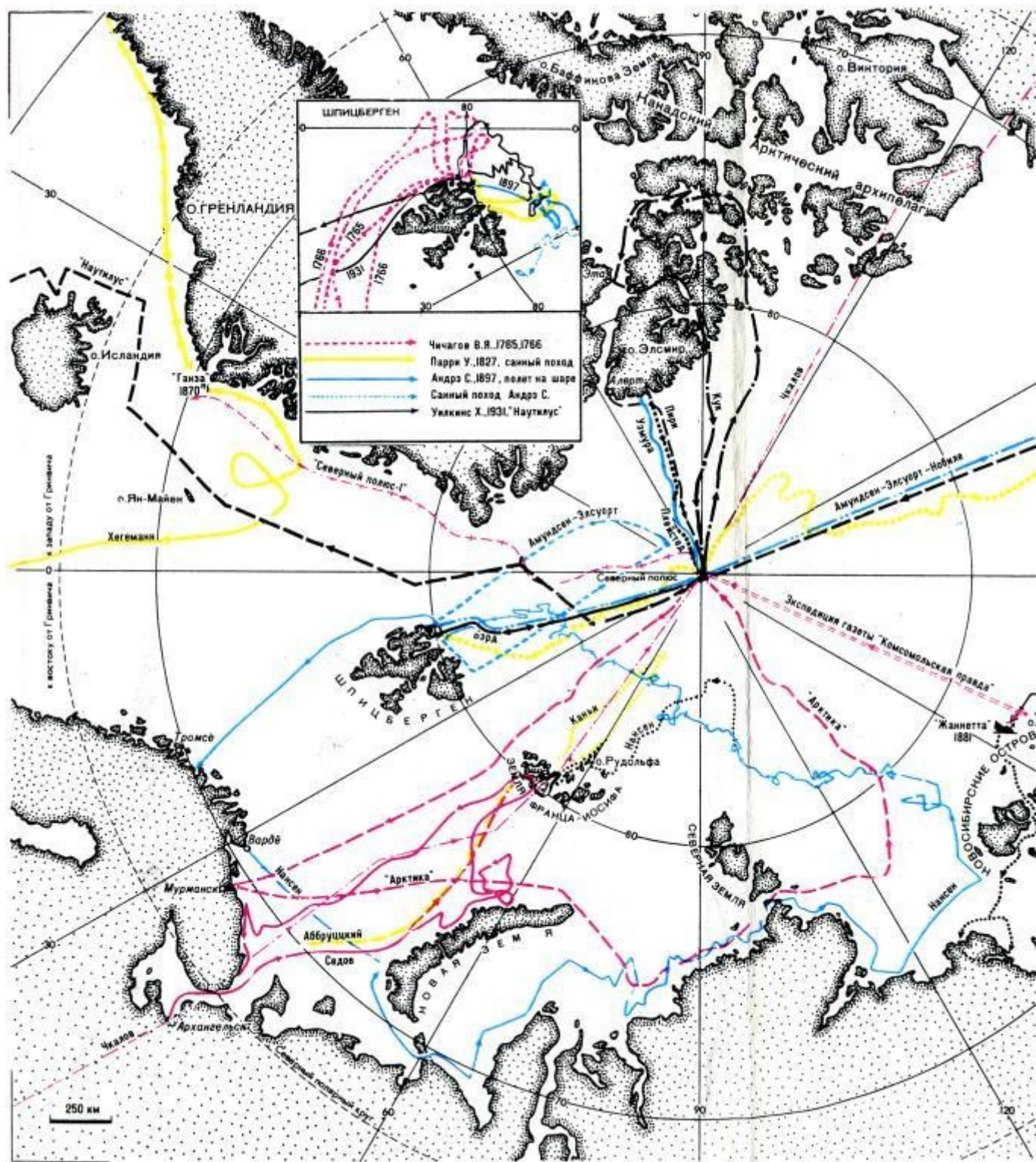


К полюсу!

Эта книга — своеобразная летопись освоения Арктики от самых первых попыток и до полярной экспедиции к Северному полюсу, организованной газетой «Комсомольская правда». В книгу вошли дневниковые записи Парри, Нансена, Амундсена, Седова, Папанина, Уэмуры, Шпаро и других. Очерки, написанные авторами книги, объединяют эти записи в цельное повествование.



Д. ШПАРО, А. ШУМИЛОВ

К ПОЛЮСУ!

Оглавление

- ✧ [ПРЕДИСЛОВИЕ](#)
- ✧ [БЕЗДНА, КУДА ВЛИВАЮТСЯ ВСЕ МОРЯ](#)
- ✧ [ДЛИННЫЕ МИЛИ УИЛЬЯМА ПАРРИ](#)
- ✧ [РУССКИЙ ПЛАН](#)
- ✧ [ПРОЙТИ ЧЕРЕЗ СТРАХ](#)
- ✧ [ПЛЕННИКИ ДРЕЙФУЮЩИХ ПОЛЕЙ](#)
- ✧ [ГИБЕЛЬ «ЖАННЕТТЫ»](#)
- ✧ [УМЕРЕТЬ ЛЕГКО — ТРУДНО БОРОТЬСЯ, ТЕРПЕТЬ, ЖИТЬ](#)
- ✧ [БЕЗУМНЫЙ СПОСОБ САМОУБИЙСТВА ДОКТОРА НАНСЕНА](#)
- ✧ [МЫ БУДЕМ ЛЕТАТЬ, КАК ОРЛЫ](#)
- ✧ [ЧЕРЕЗ ЛЬДЫ — НАПРОЛОМ!](#)
- ✧ [В СПОР ВСТУПАЮТ ИТАЛЬЯНЦЫ](#)
- ✧ [БОЛЬШОЙ ПРИЗ](#)
- ✧ [ПЛАНЫ ЕГО ВСЕГДА РАССЧИТАНЫ НА ПОДВИГ](#)
- ✧ [ПОЛЮСА РУАЛЯ АМУНДСЕНА](#)
- ✧ [ЭРА ПОЛЕТОВ](#)
- ✧ [ЖИЗНЬ НА ЛЬДИНЕ](#)
- ✧ [ОТ ПЕРВОЙ ДО ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЙ](#)
- ✧ [НАД НАМИ — ПОЛЮС](#)
- ✧ [СНОВА ПУНКТИР САННОГО СЛЕДА](#)
- ✧ [«АРКТИКА» ПРОТИВ АРКТИКИ](#)
- ✧ [СОЛО К ПОЛЮСУ](#)
- ✧ [ПЕШКОМ К ВЕРШИНЕ ПЛАНЕТЫ](#)
- ✧ [ПОСЛЕСЛОВИЕ](#)
- ✧ [МЕРЫ, ВСТРЕЧАЮЩИЕСЯ В ТЕКСТЕ](#)

ПРЕДИСЛОВИЕ

Мы шли к полюсу.

Мы не знали, что на полюсе будут слезы. Не знали, что там, стесняясь и краснея, летчик Виктор Иванович Кривошея преподнесет нам букет подснежников, собранных на берегах Колымы. Не знали, что вслед за этим символом нежности появятся великолепные московские тюльпаны — живые, алые.

1 июня 1979 года в точке пересечения меридианов рядом с древком Государственного флага Страны Советов стояли портреты Владимира Русанова, Георгия Седова, Эдуарда Толля — русских исследователей Севера, отдавших жизни в борьбе со льдами. Снова здесь развевалось знамя папанинской экспедиции...

Володя Леденев — наш комсорг и завхоз — еще во время подготовки полюсной экспедиции говорил: «Надо взять с собой книгу. Почитаем. А потом — представляете, какая ценность: книга Папанина, которая побывала на Северном полюсе».

Не все соглашались с Володией. Возьмем книгу Ивана Дмитриевича Папанина — хорошо. А Нансена? А Фредерика Кука? А Руаля Амундсена?.. Не брать же с собой целую библиотеку.

Нам повезло. Мы нашли книгу «На полюс!» (завхоз оценил — формат карманный, вес 140 граммов). Она вышла в издательстве «Молодая гвардия» в 1937 году. И на первой странице сообщение, которое было напечатано 22 мая в газете «Правда»: «Над Северным полюсом развевается флаг Союза Советских Социалистических Республик».

Книга рассказывала о блестящей победе советских полярников — высадке первой в мире дрейфующей станции «Северный полюс». Но, кроме того, в ней были выдержки из подлинных дневников путешественников прошлого.

Мы взяли книгу с собой, много раз читали ее на привалах, ссылались на прочитанное в спорах, цитировали в своих корреспонденциях в «Правду» и «Комсомолку».

Уже тогда, в палатке, прижатой ветром ко льду, я думал: как мало мы еще знаем героев, которые прокладывали дорогу к полюсу. Как близки нам их настойчивость, мужество, верность цели. И как хорошо было бы переиздать этот маленький сборник — летопись путешествий к Северному полюсу.

С этой мыслью мы с Александром Шумиловым пришли в «Молодую гвардию» и предложили переиздать книгу, однако несколько дополнив ее.

Саша Шумилов не был на полюсе, но он участвовал во многих наших предыдущих походах и в 1979 году — я уверен — душой был с экспедицией. Мы давно привыкли друг к другу, научились хорошо понимать, дополнять, а главное — слушать друг друга.

Работа вопреки надеждам на скорое завершение продолжалась несколько лет; в результате получилась совершенно новая книга. Новая — не только потому, что история путешествий к Северному полюсу доведена в ней до самого последнего времени. И не только потому, что после издания той, первой, книги

прошло полвека и история борьбы людей за Северный полюс теперь видна лучше, чем прежде.

Новая она потому, что на этот раз не история и не география были для нас главным. Такие книги о Северном полюсе написаны. Мы хотели почувствовать, увидеть и показать человеческую, нравственную сторону трудной и радостной (а порой в трагической) хроники борьбы за полюс.

Герои книги — люди. Герои, победившие или побежденные, счастливые или несчастные, со своей радостью, болью и верой.

Наша страна вписала незабываемые страницы в историю освоения Арктики. Советские самолеты впервые совершили посадку в районе полюса. Атомный ледокол «Арктика» впервые достиг вершины планеты в свободном плавании. Удивительно, что прямо-таки с математической точностью прошла через Северный полюс наша дрейфующая станция — комсомольско-молодежная СП-19. Лучшие черты советского характера — патриотизм, коллективизм, вера в возможности человека — ярко проявились в борьбе за победу над льдами.

Полюс и человек — вот проблема, которая нас интересовала.

Отбор экспедиций, которые вошли в сборник, объяснить просто. Были имена бесспорные и очевидные: Степан Осипович Макаров, Фритьоф Нансен, Руаль Амундсен, Иван Дмитриевич Папанин...

Другие экспедиции, возможно, и не достигли блистательных результатов. Но важно иное — участники этих экспедиций оставили нам удивительные примеры Мужества, Смелости, Самоотверженности, Воли.

Мы стремились «дать слово» всем героям книги. Впервые на русском языке публикуются выдержки из дневников Парри, Хегеманна, Бэрда, Андерсона, Плейстеда. Дневники Кейна, Андрэ, Кука, Каньи публиковались либо в журналах, либо отдельными книгами, но давно уже стали библиографической редкостью.

Трудностей с публикацией дневников было много. В каком объеме, к примеру, публиковать их?

Мы выбирали из дневников отрывки самые интересные и типичные — иногда в полном соответствии с источником, иногда чуть-чуть редактируя. А Иван Дмитриевич Папанин, узнав о наших трудностях, сам выбрал несколько страниц из своего дневника. Наоми Уэмура и Ральф Плейстед рассказали о своих путешествиях в журнальных публикациях, которые сокращать почти не пришлось.

Слово «полюс» имеет много разных значений. Полюса географические — Северный и Южный — это точки, где воображаемая ось вращения Земли пересекается с земной поверхностью. Есть полюса в астрономии, в физике. Понятие «полюс» есть в математике. На в наше время появился у слова «полюс» и новый смысл — жизненная высота, цель, путеводная звезда.

Для людей, о которых рассказано в книге, полюс был не только географическим понятием, но и путеводной звездой. И пусть пример их поможет нашему молодому читателю выбрать свою жизненную цель, найти свой собственный Полюс.

БЕЗДНА, КУДА ВЛИВАЮТСЯ ВСЕ МОРЯ

Туда, где точно над головой неподвижно висит Полярная звезда, где оба конца стрелки магнитного компаса указывают на юг, где солнце восходит один раз в году, где шестимесячный день сменяется шестимесячной ночью, где сутки равны году, а сто суток — веку, — туда, в далекие полярные страны, к Северному полюсу, с незапамятных времен стремился человек.

Грек Пифей, первый известный нам полярный путешественник, почти два с половиной тысячелетия назад достиг берегов неведомой страны Туле. Ученые до сих пор спорят — возможно, это была Исландия, возможно, Северная Норвегия или Гренландия. Плотные туманы, которые летом почти постоянно держатся в районе кромки льда, поразили Пифея: «Нет здесь более земли, моря или воздуха, а вместо них смесь всего этого, похожая на морское легкое».

Проходили века, а знания о полярных странах по-прежнему были полны нелепостей и суеверий.

«Там лежит царство льдов и мрака и находится вязкое, наполненное чудовищами море». Мореплавателя, рискнувшего проникнуть в полярный океан, подстерегает «раскрытая пасть бездны, куда вливаются все моря и где возникают приливы и отливы».

На глобусе Мартина Бехайма (1492 год) Северный полюс окружен морем. На карте Меркатора (1569 год) в районе полюса находится большой континент, разделенный на части реками. Но все это лишь предположения — никаких достоверных данных нет.

В 1553 году трагически закончилась зимовка английской экспедиции у берегов Мурман. Лишь следующей зимой обнаружили карелы два корабля Хью Уиллоуби, «Стоят на якорях в становищах, а люди на них все мертвы, и товаров на них много». Погибли все — 63 человека.

И в 1619 году во время зимовки датчанина Йенса Мунка погиб 61 человек, лишь трое остались в живых.

И в 1736 году в отряде Великой Северной экспедиции, которую возглавлял Питер Ласиниус, из 48 человек погибло 35...

На корабле, символично названном «Надежда на лучшее», английский мореплаватель Генри Гудзон сумел в 1607 году достичь 80°23'. Дальше пути не было. Он не увидел «раскрытую пасть бездны», не встретил в море невиданных чудовищ — непроходимые льды остановили корабль.

Ходили, однако, слухи, что кто-то из голландских китобоев «проходил на два градуса по ту сторону полюса; там не было льда, а погода стояла такая же прекрасная и теплая, как в Амстердаме летом». Ходили слухи, что достичь полюса удалось... японцам, что португальцы якобы пересекли Ледовитый океан — от Берингова пролива до Шпицбергена.

Отчасти под влиянием этих «охотничьих рассказов» у географов постепенно возникает вера в существование свободного ото льда, открытого моря вблизи полюса.

Были, конечно, и более веские основания — иначе эта теория не смогла бы просуществовать до начала нашего века.

Михаил Васильевич Ломоносов писал^[1]: «После часто повторенных опытов нашел я, что вода, в которой растворено было столько соли, сколько ее содержится в одинаковом количестве морской воды, не замерзает даже при самой большой стуже до твердого чистого льда. Вода эта застывает лишь в роде сала, не прозрачного и сохраняющего соленое свойство воды».

Эти наблюдения совершенно справедливы. Морская вода, налитая в стакан, начинает замерзать при температуре ниже 0° ^[2] (около — $1,9^{\circ}$) и действительно образует соленый непрозрачный лед «в роде сала». А чтобы заморозить стакан морской воды окончательно, необходима очень низкая температура, около -55° .

Но в реальном океане все происходит несколько иначе. «Молодой», только что образовавшийся из морской воды лед содержит внутри себя капсулы рассола. Это и делает его соленым и непрозрачным. Однако постепенно рассол стекает, и через некоторое время морской лед становится пресным, прозрачным и крепким.

Ломоносов, конечно, не мог этого предвидеть. В результате своих опытов он пришел к выводу: «Столь крепкий, прозрачный и пресный лед, каков тот, из которого образуются стамухи^[3], не может сам собою замерзать в море».

Тогда совершенно логичен и следующий вывод: «Ледяные поля, или стамухи, берут свое начало в устьях больших рек, вытекающих из России в Ледовитое море».

Логично и окончательное заключение: «В отдалении от берегов Сибирских океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу и грозили бы опасностью».

Ломоносов предлагает план первой в мире высокоширотной экспедиции. В мае 1765 года три корабля выходят из Екатерининской гавани на Мурмане. «Чичагов», «Панов», «Бабаев» — написано на их бортах. Это и названия кораблей, и фамилии их командиров.

«Для пользы мореплавания и купечества избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку и далее» — гласит секретный указ Адмиралтейств-коллегии, который был вручен начальнику экспедиции капитану первого ранга Василию Яковлевичу Чичагову. Намеченный маршрут пролегал между Шпицбергенем и Гренландией, а далее вокруг неведомых берегов Северной Америки в широтах 78° — 85° . Планом предусматривались обширные научные работы: метеонаблюдения, измерение магнитного склонения и наклона, промер глубин и изучение течений, взятие проб морской воды...

Лавируя среди льдов, русские корабли упрямо пробивались на Север.

«Июнь, 26. Во втором часу по полудни нанесло с моря течением множество густого льда, и превеликими льдинами, — читаем в вахтенном журнале Чичагова. — И для того по крайнему разумению изыскивали способы к сохранению себя от бедствия. И старались оной лед разводить шлюпками. А как оной час от часу умножался и становился гуще, так что не допустить до судов были не в силах, тогда с каждого судна отводили шестами и крючьями. Однако от многих льдин были весьма чувствительные удары. От чего сделало судам

повреждение и во многих местах вторую обшивку проломило. Служители от великих трудов и бессонницы приходили в бессилие...

Июль, 17. Погода пасмурна. И по большей части густой, а иногда редкой туман. Воздух весьма холодной, так что такелаж весь обледенел. И когда поправляли парусы, то лед с веревок валялся на палубу...»

В борьбе со льдами и непогодой корабли сумели достичь 80°26' северной широты, но здесь были вынуждены повернуть обратно.

«За неизмерным количеством льда во все время нашего плаванья, как Гренландского берега, так и сквозь льды проходу не усмотрено. И по всем видимым нами обстоятельствам северной проход, за непреодолимым препятствием от льдов, невозможен», — писал Чичагов в отчете.

Адмиралтейств-коллегию совершенно не удовлетворили результаты плаванья. На следующий год русские корабли вновь выходят на штурм льдов. Но, несмотря на все усилия, удастся продвинуться всего на четыре мили дальше к северу — 80°30'.

«Видимые обстоятельства уверяют, что северной проход за великими льдами невозможен», — вновь пишет Чичагов в отчете.

В 1773 году два английских корабля — «Рейс-Хорс» и «Каркас» повторили попытку Чичагова. Экспедицией командовал Джон Фиппс.

И вновь неудача. Корабли затерло льдами, и англичане даже решили их покинуть, но благоприятный ветер дал возможность выбраться на открытую воду.

Любопытно, что в этом плаваньи участвовал пятнадцатилетний мичман Горацио Нельсон. Когда суда стояли во льдах, Нельсон и его товарищ отправились на охоту, благо неподалеку появился медведь. Мушкет дал осечку, и тогда Нельсон решил убить зверя... прикладом. Капитан вовремя оценил ситуацию и выстрелом из пушки обратил медведя в бегство. Иначе, пожалуй, не быть бы юному мичману прославленным адмиралом.

Фиппс благополучно привел корабли в Англию. Ему удалось девять раз измерить температуру воды на глубинах от 58,5 до 1249 метров. Корабли достигли широты 80°48'.

Опыт ледовых плаваний, накопленный китобоями, заставлял сомневаться в возможности плаванья к Северному полюсу. Многие сотни (!) китобойных судов погибли в борьбе со льдами. Только в 1819 году и только в заливе Мелвилл было раздавлено льдами четырнадцать китобойных судов. В 1830 году — двадцать...

Китобойный промысел, плаванья среди льдов были связаны с постоянным смертельным риском. А надежда достичь на корабле полюса казалась призрачной.

ДЛИННЫЕ МИЛИ УИЛЬЯМА ПАРРИ

И вот появляется план санного путешествия к полюсу. Его автор — английский китобой Уильям Скоресби-младший. Идею Скоресби в 1827 году подхватил его соотечественник — моряк Уильям Эдвард Парри.

Тридцатилетний Парри участвовал уже в четырех полярных экспедициях и хорошо знал трудности плавания во льдах. Уильям стал моряком, когда ему не было еще тринадцати лет. В девятнадцать он уже лейтенант. В двадцать один командует канонеркой, посланной для защиты английских китобойных судов.

В 1818 году Парри впервые участвует в арктической экспедиции Джона Росса, посланной для открытия Северо-Западного прохода — пути из Атлантического океана в Тихий вокруг северных берегов Северной Америки. Неясно было только, существует ли он, этот путь. В то время английский парламент установил огромную премию — 20 тысяч фунтов стерлингов — тому, кто первым его проложит.

Ледовая обстановка благоприятствовала англичанам. Корабли (Джон Росс командовал «Изабеллой», Уильям Парри — «Александром») беспрепятственно дошли до пролива Ланкастер. Перед ними открылся свободный путь на запад, но... Росс неожиданно повернул назад. Ему показалось, что корабли попали в залив, что путь преграждает горная цепь. Это был мираж, отнюдь не редкий в арктических странах.

Вернувшись в Англию, Парри излишне резко и во многом несправедливо обвиняет Росса в нерешительности, даже в трусости. И на следующий год он получает в свое распоряжение уже два корабля: «Хекла» и «Грайпер».

Мнимая горная цепь «расступилась» перед Парри. Ему удалось достичь 110° западной долготы — пройти половину пути между Девисовым и Беринговым проливами и завоевать «малый приз» парламента — 5 тысяч фунтов стерлингов.

«Хекла» и «Грайпер» зазимовали у открытого Парри острова Мелвилл. Экспедицию в достатке снабдили противочинготными средствами — квашеной капустой, сушеными овощами, лимонной кислотой. Но еще важнее то, что Парри сумел сохранить у людей бодрость, избавил их от чувства неуверенности и страха. Каждый день согласно приказу проводились многочасовые прогулки, игры, гимнастические упражнения на воздухе. Ежедневно выходила газета, раз в две недели «первая арктическая труппа» разыгрывала новую пьеску.

Из 94 человек только у двоих появились зимой легкие признаки цинги, один из участников экспедиции умер от воспаления легких.

Дождавшись лета, корабли прошли еще дальше на запад (до 113°54'), а затем, встретив лед, благополучно вернулись в Англию.

Парри были возданы вполне заслуженные почести. В 1821—1822 и в 1824—1825 годах он вновь руководил арктическими экспедициями. Ему удалось впервые нанести на карты северо-западную часть Баффиновой Земли и доказать, что она не часть материка, а огромный остров. Он открыл полуостров Мелвилл, пролив Фьюри-энд-Хекла, большой остров Сомерсет... Однако Северо-Западный проход остался недоступным.

Парри обращает свой взор к полюсу. 1827 год. Испытанная «Хекла» доставила экспедицию к северо-западному побережью Шпицбергена на широте 79°55'. Отсюда отряд должен был идти к вершине планеты с лодками и саниями. Парри предполагал, что сани потащат специально закупленные олени, но на восторженном льду использовать их оказалось невозможным...

Из дневника Парри:

Уильям Парри.



Narrative of an attempt to reach the North Pole, in boats fitted for the purpose, and attached to His Majesty's Ship Hecla, in the year MDCCCXXVII under the command of Captain William Edward Parry. London, 1828^[4].

Утром 21 июня им вытащили одну из судовых шлюпок на берег. В мои планы входило устроить склады всевозможных припасов, которые позволили бы нашему отряду чувствовать себя полностью независимым от корабля, как в случае непредвиденной зимовки, так и в случае самостоятельного возвращения в Англию, если судно будет отнесено льдами далеко в море; бывают обстоятельства, против которых в этих краях не помогают никакие меры предосторожности.

В пять часов пополудни, когда все приготовления были завершены, мы направились к берегу на двух лодках, которые мы называли «Энтерпрайз» и «Индевр». Со мной в одной лодке был мистер Беверли; лейтенант Росс^[5] в сопровождении мистера Берда — в другой. Кроме них, на одном из тендеров, приписанных к кораблю, за нами следовал лейтенант Крозье. Его я прихватил с собой для того, чтобы он помог нам доставить часть нашего груза до острова Уолден и устроить третий склад продовольствия на острове Лоу, который должен был послужить промежуточной базой между островом Уолден и кораблем. Я взял с собой припасов на 71 день. Включая лодки и другие необходимые вещи, общий вес составлял около 260 фунтов^[6] на человека. При взгляде на чрезвычайно неровную поверхность льда, с которым нам впервые предстояло столкнуться, казалось совершенно невероятным, что в пути мы сможем использовать ездовых оленей, снегоступы или колеса, поэтому я решил не брать их с собой. Однако из снегоступов мы соорудили четыре штуки отличных саней, чтобы тянуть на них по льду часть нашей поклажи;

впоследствии они сослужили нам бесценную службу, в то время как все перечисленное выше, несомненно, только обременило бы нас.

Остающиеся салютовали в честь нашего отбытия троекратным «ура». Лавируя среди множества льдин, мы начали выгребать к выходу из бухты, а затем по совершенно свободному морю при спокойной и ясной погоде направились к западной части острова Лоу, которого и достигли 22 июня в 2.30 утра.

Выгрузив здесь провиант, мы в 4 часа пополудни вновь тронулись в путь, работая на веслах повахтенно.

На ледяной припай, все еще державшийся у берегов острова Уолден, мы высадились в 3.30 пополудни в субботу 23 июня. Управляться с плоскодонными, тяжело груженными лодками было трудно, но тем не менее они показали себя очень надежными и удобными. Поскольку люди сильно устали, мы решили отдохнуть здесь несколько часов и после того, как окончательно обо всем условились с лейтенантом Крозье, расстались с ним в три часа пополудни и направились к острову Литл-Тэйбл^[7].

Держа курс строго на север, мы быстро продвигались вперед. Наша широта в полночь была 80°51'13".

Учитывая, что солнце летом не заходит в этих районах, мы должны были двигаться всю ночь, а отдыхать днем. Благодаря этому мы могли наслаждаться теплом в часы отдыха и получали лучшую возможность просушивать одежду. Кроме того, немалое преимущество заключалось в том, что снег ночью был более плотным и облегчал движение. Единственным недостатком нашего плана было то, что ночные туманы были, пожалуй, более густыми и наблюдались чаще. Хотя даже в этом отношении разница между днем и ночью была меньше, чем можно было ожидать. Температура в течение суток изменялась незначительно. Ночные переходы и отдых днем настолько перевернули привычное представление о времени, что было трудно убедить себя и реальности дня и ночи. Даже офицерам и мне самому, то есть всем, у кого были карманные хронометры, не всегда удавалось ориентироваться во времени. А несколько человек заявили, и я им верю, что за все путешествие они так и не смогли отличить дня от ночи.

Снаряжаясь ежедневно в дорогу, мы завтракали горячим какао и бисквитами, укладывали вещи в лодки и сани так, чтобы по возможности уберечь их от влаги, и начинали переход, который обыкновенно длился от пяти до пяти с половиной часов. Затем мы останавливались на час пообедать и опять шли вперед четыре, пять или даже шесть часов, в зависимости от обстоятельств. После этого мы останавливались — «на ночь», как мы говорили, хотя происходило это обычно рано утром, — выбирала льдину побольше и втаскивали на нее лодки, чтобы избежать их повреждения льдами.

Во время отдыха мы регулярно выставляли вахтенных, чтобы уберечься от медведей, наблюдать за состоянием льда вокруг нас — на тот случай, если он начнет ломаться, — а также присматривать за одеждой, выложенной на просушку. Все мы поочередно дежурили по одному часу.

Во время сна температура обычно колебалась от 0 до 7 градусов в зависимости от состояния внешней атмосферы. Но один-два раза в

безветренную, теплую погоду она поднималась и до 15—19 градусов, вынудив нас сбросить с себя часть меховой одежды.

Суточный продовольственный паек на одного человека был следующим:

бисквит — 10 унций,

пеммикан^[8] — 9 унций,

какао-порошок с сахаром — 1 унция, в расчете на одну пинту,

ром — 1 джилл,

табак — 3 унции в неделю.

Свой первый переход по льду мы начали в 10 пополудни в воскресенье 24 июня. Остров Тэйбл мы оставили на юго-юго-западе. Свежий бриз дул с запада-юго-запада и нес с собой густой туман, который в конце концов перешел в дождь.

Двадцать пятого в 5 пополудни остановились пообедать. Судя по вахтенному журналу (который мы вели очень тщательно, отмечая курс по компасу и вычисляя расстояние), мы продвинулись на две с половиной мили к северу. Затем опять тронулись в путь и шли до 11 пополудни, когда встали на отдых. Наша широта по замерам в полдень была 81°15'13".

Снова выйдя в путь в девять тридцать вечера, мы обнаружили, что наш маршрут будет пролегать по небольшим массивам свободно плавающего битого льда, которые разделены разводьями. Это вынуждало нас всякий раз спускать лодки на воду и вновь вытаскивать их на льдины. Каждая из этих операций требовала предварительной разгрузки лодок и занимала около четверти часа. Утром 26 июня пошел сильный дождь. Убедившись, что темп нашего продвижения невелик — за четыре часа мы прошли не больше чем полмили — и что вскоре наша одежда промокнет насквозь, мы остановились в половине второго и укрылись под тентом.

День 30 июня начался снежной и холодной погодой, видимость настолько ухудшилась, что мы не могли уже различать путь. Это вынудило нас сделать привал до двух часов пополудни, после чего мы с большим трудом и немалой потерей времени пересекли несколько небольших разводий. В целом лед в этот день был очень легким, с несколькими сильно восторошенными участками, Пробираясь через торосы, мы иногда вынуждены были прорубать топорами проход для лодок. К тому же нам приходилось перетаскивать лодки через огромное множество небольших разводий, чтобы избежать необходимости обходить их кругом.

Как только мы оказывались на обширной льдине, лейтенант Росс и я обычно шли вперед, чтобы разведать наиболее удобный и легкий путь, в то время как остальные разгружали лодки и затаскивали их на льдину. Затем по проложенному нами пути двигались сани в сопровождении мистера Беверли и мистера Берда. Сани хорошо приминали снег и тем самым готовили дорогу для перетаскивания лодок. Когда мы оказывались на другом краю льдины или на нашем пути попадалось какое-нибудь трудное место, мы взбирались на один из самых высоких торосов, оказавшихся поблизости (многие из них достигали высоты 15—25 футов над уровнем моря), чтобы иметь более удобную точку обзора. Ничто не может быть мрачнее картины, открывавшейся перед нашими глазами.

В некоторых случаях лейтенант Росс и я выбирали разные дороги, пытаясь найти участки льда, которые позволили бы избежать почти постоянного барахтанья среди глубокого снега и воды. Затем подтягивались сани, и все вместе мы возвращались за лодками. Когда дорога была терпимой, каждая команда тащила свою лодку, при этом офицерам приходилось так же тяжело, как и рядовым.

Дождь размягчал снег даже больше, чем солнце. Прокладывая путь, лейтенант Росс и я часто настолько увязали в снегу, что иногда после тщетных попыток освободиться были вынуждены на какое-то время садиться и отдыхать прежде, чем вновь пытаться вытянуть ноги из снега. Те же, кто тащил сани, часто были вынуждены ползти на четвереньках, чтобы продвинуться хоть немного. В такой обстановке не помогли бы никакие снегоступы. Скорее они были бы для нас обузой, так как поверхность льда была настолько неровной, что, надев снегоступы, мы бы падали при каждом шаге. До настоящего времени для ходьбы мы пользовались лапландской обувью, которая хороша на сухом снегу. Но теперь на поверхности льда было столько воды, что мы сменили их на эскимосскую обувь, которая была изготовлена специально для нас в Гренландии и по своим качествам значительно превосходила любую другую обувь, предназначенную для подобных путешествий.

Чем дальше мы продвигались, тем больше встречалось участков ломаного льда. Их было больше, чем когда бы то ни было с того самого момента, как мы впервые ступили на паковый лед. Труд, затрачиваемый на перетаскивание лодок через торосы и с одной льдины на другую, был настолько тяжел, что каждые несколько минут нам приходилось присаживаться, чтобы перевести дух.

Более чем за два часа пути мы преодолели расстояние, не превышающее 150 ярдов. Наши люди не были обескуражены трудностями, их воодушевляла надежда на скорое достижение сплошного льда. Подразумевался «лед открытого океана», который капитан Латвидж на этом самом меридиане и в широте более чем на градус к югу от того места, где сейчас находились мы, описал как «уходящую за горизонт поверхность ровного сплошного льда».

Льдина, на которой мы остановились пообедать 16 июля в час пополудни, была не более четырех футов толщиной и размером в половину квадратной мили. Тут мы получили редкую возможность перетащить весь наш груз за один раз. В 6.30 туман рассеялся. Его сменила чудесная для просушки одежды погода — еще раз открылось ободряющее голубое небо.

Здесь мы наблюдали отклонение магнитной стрелки на $17^{\circ}28'$ к западу, находясь по обсервации, в широте $82^{\circ}26'44''$ (или двумя милями южнее нашего счисления) и в долготе $20^{\circ}32'13''$ восточной.

Теперь мы уже не видели птиц в полыньях, как это было южнее. С тороса высотой более 40 футов над уровнем моря и при очень ясной и прозрачной атмосфере ничего, кроме льдов и редких небольших участков воды, ни в одном направлении не было видно.

20 июля мы встали на привал в 7 часов пополудни, продвинувшись, по нашим расчетам, на шесть с половиной миль на северо-северо-запад и пройдя около

десяти с половиной миль. Можете себе представить, каково было наше разочарование, когда в полдень мы обнаружили, что находимся всего лишь на $82^{\circ}36'52''$ широты, то есть менее чем в пяти милях к северу от нашего местоположения в полдень 17-го, хотя с того времени мы прошли не менее двенадцати миль в этом направлении.

В этих удручающих обстоятельствах, которые мы тщательно скрывали от всех остальных, мы продолжили наше путешествие, выйдя в путь в 8 часов пополудни при хмурой, но ясной погоде с ветром от ССЗ.

21-го, в пять пополуночи, уйдя, как всегда, вперед на разведку дороги, я услышал позади себя, среди людей, тащивших лодки, шум сильнее обыкновенного и суматоху. Вернувшись к ним, я обнаружил, что мы едва избежали серьезного бедствия: под тяжестью лодок и саней плавающая льдина раскололась, и сани почти полностью ушли в воду. Несколько человек провалились вместе с ними, а одного на них удерживали только постромки, прикрепленные к саням, которые оказались на более твердом льду. К счастью, из соображений безопасности мы хранили хлеб в лодках, иначе он стал бы тем дополнительным весом, который неминуемо заставил бы сани затонуть, и, возможно, с ними утонул бы и кое-кто из людей. Что бы там ни было, все закончилось благополучно, хотя люди и вымокли сильно. С большими предосторожностями мы приблизились к лодкам и перетаскили их на более крепкий лед, после чего продолжили путешествие до 6.30 пополуночи, когда остановились на отдых, пройдя около семи миль в северо-северо-западном направлении.

Мы определяли свою долготу — $19^{\circ}52'$ и широту — $82^{\circ}39'10''$: всего лишь на две с четвертью мили к северу по сравнению с измерениями предыдущего дня или в четырех с половиной милях южнее нашего счисления.

Воскресенье, 22 июля. Переход, который мы совершили сегодня ночью, был самым удачным за все время нашего путешествия. Нам приходилось довольно часто спускать лодки на воду и вновь вытаскивать их на лед (операция, которая сама по себе, даже и благоприятных условиях, отнимает массу времени), но все же сами плавающие льдины на нашем пути были большими, с довольно сносной поверхностью, к тому же попадались широкие разводья. По самым умеренным подсчетам мы продвинулись миль на десять-одиннадцать в северо-северо-восточном направлении, пройдя около 17 миль. Мы встали на привал в восемь с четвертью пополуночи, после более чем двенадцати часов непрерывного движения. За это время люди крайне утомились, но до сих пор наша работа оплачивалась чем-то похожим на успех, и они трудились с большим воодушевлением, отдавая работе все силы.

Лед, по которому мы шли, был, несомненно, самым мощным и крепким, какой мы встречали за все время нашего путешествия. Только о нем мы могли бы сказать, что он хоть немного напоминает описание «льда открытого океана». Самая большая льдина достигала примерно двух с половиной — трех квадратных миль, а толщина льда в некоторых местах была от 15 до 20 футов. Но все же это были не «поля», потому что не было случая, чтобы, взобравшись на сравнительно высокий торос, мы не могли бы разглядеть границ льдины. Тем не менее мы с большим удовлетворением отмечали, что лед

стал значительно лучше. И теперь мы отваживались надеяться, что за то короткое время, которое можем позволить себе продолжать наше путешествие в неизвестность, наш успех будет более соразмерен нашим усилиям, чем это было до сих пор. Пропорционально этим мечтам было и наше последующее разочарование. В полдень определили, что находимся на широте $82^{\circ}43'5''$, то есть в неполных четырех милях к северу от вчерашнего местоположения, а не в 10 или 11 милях, которые мы прошли! Тем не менее мы решили из последних сил продолжить наше путешествие, хотя убеждать наших людей в том, что успешно продвигаемся, мы больше не могли. Отправившись в путь в семь часов вечера, мы скоро обнаружили: надежды на то, что лед будет постоянно улучшаться, не оправдались. Льдина, на которой мы заночевали, была загромождена торосами, и нам потребовалось шесть часов, чтобы ее пройти. По прямой это расстояние не превышало двух с половиной миль. В полночь 22-го у нас была хорошая обсервация в широте $82^{\circ}43'32''$ — как обычно, это было среднее из двух определений. После этого наша дорога опять пролегла через слабо востороженные участки льда и через небольшие полыньи, требующие спуска лодок на воду. К тому же и ветер, дувший с запада-северо-запада, когда мы выходили, повернул к северу и значительно посвежел. Мы остановились на привал в семь пополудни после изнуряющей работы. Я должен признаться, — работы, приводящей в уныние тех, кто знал, какого небольшого успеха мы смогли достичь за нее время борьбы. Впрочем, наши люди этого не знали. Часто они с удовлетворенной усмешкой говорили: «Долго мы добивались до этой 83-й!»

Нас сильно беспокоил северный ветер — он вызывал дрейф льдов. Поэтому мы поднялись раньше, чем обычно, и тронулись в путь в половине пятого вечера.

У некоторых из нас стали появляться неприятные ощущения в глазах. Когда я напряженно всматривался вперед, выбирая дорогу, мои глаза так болели, что вскоре я уже совсем ничего не видел перед собой и был вынужден на время поручить разведывать путь лейтенанту Россу.

Мы остановились на привал в четверть четвертого утра 24 июля, продвинувшись на четыре с половиной мили в северо-северо-восточном направлении и пройдя путь длиной приблизительно в семь с половиной миль. Вскоре пошел густой снег и лег слоем в два дюйма. В этих суровых погодных условиях мы продолжили свое путешествие, но через три часа перестали различать дорогу. Мы были вынуждены остановиться, продвинувшись вперед не более чем на три четверти мили.

К полудню 26 июля погода наладилась, и мы взяли меридиональную высоту солнца, по которой определили нашу широту — $82^{\circ}40'23''$. Таким образом, с момента последнего определения (в полночь 22 июля) из-за дрейфа мы потеряли не менее тринадцати с половиной миль. Теперь мы находились более чем в трех милях южнее прошлого определения, хотя, несомненно, прошли около десяти-одиннадцати миль по направлению к северу! Мы опять находились всего лишь в одной миле к северу относительно нашего местонахождения 21 июля, хотя оценивали проделанный нами путь не менее чем в 23 мили. Таким образом,

обнаружилось, что последние пять дней мы боролись с сильным южным дрейфом, скорость которого превышала четыре мили в сутки.

Дрейф настойчиво тянул нас к югу и во время так необходимых нам часов отдыха относил назад почти на столько же, на сколько мы успевали продвинуться вперед за 11—12 часов дневной работы.

Будь прогресс пропорционален затрачиваемым усилиям, я бы, несомненно, продлил наше продвижение на север еще на несколько дней сверх отведенных в надежде на продовольствие, которое мы предполагали найти на острове Тэйбл. Но это было далеко не так, и я посчитал нецелесообразным подвергать офицеров и матросов бесполезной изнурительной работе, а лодки ненужным повреждениям и изнашиванию. Я решил поэтому предоставить людям однодневный отдых, в котором все очень нуждались. Надо было выстирать и привести в порядок одежду, а офицеры были заняты всевозможными наблюдениями, которые могли оказаться интересными в этой широте. На следующий день мы должны были отправиться в обратный путь.

Я сообщил людям о своих планах. Они чрезвычайно огорчились, узнав, насколько малоэффективна была их работа. Все мы приступили к своим делам, чему немало благоприятствовал замечательный солнечный день.

Наша широта была $82^{\circ}40'23''$ и долгота — $19^{\circ}25'$ к востоку от Гринвича. Самой высокой широты мы достигли, вероятно, в семь утра 23 июля, когда после полуночного определения проделали, по нашим подсчетам, путь более чем в полторы мили и оказались чуть дальше $82^{\circ}45'$.

В крайней точке нашего путешествия мы находились всего лишь на расстоянии 172 миль от «Хеклы». Чтобы покрыть это расстояние, нам пришлось пройти, по нашим подсчетам, двести девяносто две мили, из которых около сотни миль мы проделали по воде, прежде чем достигли льда. Поскольку большую часть пути проходили трижды, а иногда нередко и по пять раз, мы уверенно можем увеличить длину пути в два с половиной раза. Таким образом, по самым умеренным подсчетам, пройденное нами расстояние равняется пятистам восьмидесяти милям. Этого было бы почти достаточно для достижения полюса по прямой.

Вплоть до настоящего времени нам всем удавалось сохранять свое здоровье в хорошем состоянии. Не было ни болезней, ни несчастных случаев, за исключением нескольких незначительных жалоб на желудок и нескольких довольно неприятных случаев обморожения.

Наши флаги и вымпела развевались в течение всего дня. И хотя мы искренне сожалели, что не смогли водрузить Британский флаг на самой высокой широте, достигнутой нами, нас, вероятно, можно извинить за то, что мы испытывали некоторую гордость, донеся флаг до этой параллели и оставив далеко позади все достоверные рекорды.

Не с борта корабля, а на ощупь Парри познакомился со льдами Центральной Арктики. Вместо бесконечной белой равнины, которую ожидал увидеть Парри, он нашел восторошенные ледяные поля, разделенные трещинами и обширными разводьями. Оказалось, что лед находится в постоянном движении, дрейфует.

Полярный океан нисколько не похож на замерзшее озеро, скованное сплошным льдом. Его покров постоянно «разрывают» колебания температуры, ветер и течения. Если смотреть сверху — с самолета, — Полярный океан напоминает огромную мозаичную картину. Кусочки ее — отдельные маленькие льдины и ледяные поля, площадь которых может достигать десятков квадратных километров. Сама картина меняется, как в калейдоскопе, — ветер и течения перемещают льдины в различных направлениях.

Бывает, что поля сталкиваются, наползают друг на друга; представьте себе — каждое из них имеет массу в сотни тысяч или миллионы тонн. С грохотом и скрежетом крошатся при столкновении края льдин. Обломки их встают на дыбы, рушатся, вновь громоздятся вверх. Так возникают ледяные горы — торосы.

РУССКИЙ ПЛАН

О древнейших плаваниях русских поморов сохранилось немного письменных документов. Но память о них хранит сама карта — Кармакулы, Грибовая губа, Маточкин Шар... Только ученый объяснит, что «кармакул» — подводный камень, что «гриба» — подводный нанос песка уступом, что «Маткой» поморы в старину называли Новую Землю, а «шар» — означает пролив...

По-видимому, еще в XII веке открыли поморы Новую Землю. В XV веке — задолго до Баренца — Грумант, современный Шпицберген. В конце XVI века основана была за Полярным кругом «Златокипящая Мангазея».

В начале XVII века русские казаки-землепроходцы расселились в устьях Енисея, Пясины, Хатанги, Оленека, Индигирки, Яны, Колымы... Есть свидетельства, что около 1620 года неизвестные русские мореходы обогнули северную оконечность Таймыра, в мы знаем, что в 1648 году Семен Дежнев и Федот Попов^[9] достигли восточной оконечности Азии, прошли проливом, разделяющим материки.

В 1725 году из Санкт-Петербурга отправляется Камчатская экспедиция Витуса Беринга, снаряженная по указу Петра Первого.

«Надлежит на Камчатке или в другом тамо же месте сделать один или два бота с палубами, — писал Петр в «Инструкции». — На оных ботах (плыть) возле земли, которая идет на норд, и по чаянию — понеже оной конца не знают — кажется, что та земля — часть Америки. И для того изкать, где она сошлась с Америкой».

Нам трудно осознать величие подвига Витуса Беринга и его товарищей. Представьте себе: прежде чем начать — только начать! — экспедицию, они должны были пересечь всю Россию — от Санкт-Петербурга до Охотска. Они везли с собой все — одежду, инструменты, якоря, смолу, канаты, тысячи пудов продовольствия... Они ехали на лошадях, на собачьих упряжках. Наспех сколачивали «дощеники» и сплавлялись по рекам либо тащили лодки бечевой вверх по течению.

На одном из переходов от бескормицы погибли 267 лошадей. Но люди продолжали путь. «Оголодала вся команда, и от такого голоду ели лошадиное

мертвое мясо, сумы сыромятные и всякие сырые кожи, платье и обувь кожаные».

Уже неподалеку от Охотского моря, на пути к речке Юдоме, ни выючные лошади, ни собачьи упряжки не могли пройти через заснеженные хребты. Тогда каждый из участников экспедиции получил кладь весом в шесть пудов, уложил ее на нарты... В упряжке, «на манер лошади», каждый из них, чтобы перетащить весь груз, прошел за шесть месяцев пятнадцать раз туда и четырнадцать раз обратно, а всего две тысячи двести верст...

Два года занял путь от столицы до Охотска. Здесь Беринг построил судно, отсюда вышел в море — началось первое плавание россиян в неведомых водах. Беринг нанес на карты восточную оконечность Азии, прошел проливом, который ныне называется Беринговым. Однако ответить на поставленный вопрос — соединяются ли материки? — по-прежнему было нельзя. По весьма простой причине: северные берега России и Северной Америки еще не легли на карты. Гипотетический перешеек мог связывать Азию и Америку в общем-то где угодно — от Таймыра до Чукотки. Сам Таймырский полуостров, очертания которого были абсолютно неизвестны (да и названия такого не существовало), мог, например, «вытянуться» через полюс до Канадского Арктического архипелага.

Вторая экспедиция Беринга, которую по праву называют Великой Северной, должна была нанести на карты все северное побережье России. Экспедиция действительно Великая: и по продолжительности — 1733—1742 годы, и по количеству участников — до пяти тысяч человек, и по размаху работ — от Архангельска до Чукотки, до Японии, до берегов Америки.

Степан Гаврилович Малыгин, Алексей Иванович Скуратов, Дмитриий Леонтьевич Овцын, Федор Алексеевич Минин, Дмитрий Васильевич Стерлегов, Василий Васильевич Прончищев, Питер Ласиниус, двоюродные братья Харитон Прокофьевич и Дмитрий Яковлевич Лаптевы — имена начальников отрядов Великой Северной экспедиции сохранила географическая карта. Но были еще многие — сотни и тысячи, — которые остались безвестными.

«Ни больших выгод им не предвиделось, ни большой славы себе они не могли ожидать, и между тем, исполняя свой долг, они совершали такие чудесные подвиги, каких не очень много в истории мореплавания», — писал столетие спустя историк.

Без преувеличения героическими можно назвать плавание дубель-шлюпа «Якуцк». Дважды — в 1735 и 1736 годах — под парусами, а в основном на веслах, пытались Прончищев и штурман Челюскин пробиться от устья Лены к устью Енисея, пытались обогнуть северную оконечность Азии. А когда скончался от цинги Василий Васильевич Прончищев, дважды повторял попытки новый начальник отряда — Харитон Прокофьевич Лаптев.

8 ночь на 14 августа 1740 года очередное сжатие льдов расплющило носовую часть «Якуцка»: «Весь форштевень из нутряных и наружных досток от киля до ватерштока выломало и выбросило на лед... нос погрузился, а корму приподняло».

Русские моряки боролись до последнего за живучесть дубель-шлюпа. «Подвели под нос грот и штаксель и засыпали меж ним и бортами мукою и грунтом... токмо тем пособию не получили, чтоб унять течь».

К счастью, тонущий дубель-шлюп сумел пробиться к неподвижному припайному льду. Трюм уже затопило, но немного продовольствия удалось спасти. Берег виднелся километрах в пятнадцати — неприветливый, пустынный. Берег, где даже топливо, чтобы обогреться, трудно было найти. Ближайшее зимовье находилось в сотнях километров...

Кто-то из моряков, измученный, насквозь промокший, бессильно опустился на лед:

— Все равно помирать.

И тогда Челюскин выхватил «кошку»:

— Ты встанешь и пойдешь...

Это был единственный в отряде случай, когда «кошка» — уставное оружие для телесных наказаний — использовалась по назначению. Штурман Челюскин спасал — и спас! — людей.

Через два месяца моряки добрались до зимовья. Два человека умерли, остальные были на грани смерти от истощения.

Несмотря ни на что, совет офицеров решил завершить опись берегов по суше, на собачьих упряжках.

9 мая 1742 года Семен Иванович Челюскин достиг северной оконечности материка — мыса, который назван теперь его именем.

«Сей мыс каменной, приярой, высоты средней, около одного льды глаткие и торосов нет. Здесь именован мною оный мыс Восточной Северной мыс. Поставил маяк — одно бревно, которое вез с собою... По мнению, Восточной Северной мыс окончался, и земля лежит от запада к югу...»

Семен Иванович Челюскин не получил при жизни ни денег, ни славы. Вряд ли можно считать достойной наградой звание мичмана, которое было ему присвоено за все его труды. Он умер в неизвестности — мы не знаем ни года его смерти, ни места погребения.

Сами результаты работ Челюскина были поставлены под сомнение. Казалось невероятным, что в условиях арктической пустыни можно пройти на собачьих упряжках четыре тысячи километров, как это сделал Челюскин в 1742 году. Утверждали даже, что Челюскин «решился на неосновательное донесение, чтобы развязаться с ненавистным предприятием», и написал свой отчет, «не выходя из Хатангского зимовья».

Только столетие спустя академик А. Ф. Миддендорф по достоинству оценил подвиг штурмана: «Челюскин, бесспорно, венец наших моряков, действовавших в том крае, он ознаменовал полноту своих деятельных сил достижением самого трудного, на что до сих пор напрасно делались все попытки»...

Великая Северная экспедиция впервые нанесла на карты многие тысячи километров северного побережья России — от Вайгача до устья Колымы. И все-таки большой участок на востоке так и не был описан. На большинстве карт где-то в районе нынешнего мыса Шелагского рисовали нелепо вытянутый «Чукоцкий Нос», который уходил на северо-восток, к берегам Америки. На других картах Американский континент заполнял всю полярную макушку

планеты. Его берег от Ледяного мыса^[10] на Аляске круто поворачивал на запад и тянулся вдоль побережья России — приблизительно по 79-й параллели. Потом отходил к северу — до 83° северной широты на меридианах Новой Земли и Шпицбергена, а потом сливался с Гренландией.

В 1820 году сибирский губернатор М. М. Сперанский писал: «Есть действительно признаки большого острова, а может быть, и земли, соединяющей Сибирь с Америкой. Со временем можно будет ходить пешком через Иркутск в Бостон или Филадельфию».

В том же году лейтенанты Фердинанд Петрович Врангель и Петр Федорович Анжу возглавили новую экспедицию на север России. Им предстояло нанести на карты огромный участок побережья и окончательно ответить на вопрос — соединяются ли Азия и Америка.

Врангель и Анжу были молоды — всего по двадцать четыре года — и крепко дружили. Они сами попросились в трудную экспедицию. Оба только в 1815 году окончили Морской корпус — знаменательно, что при выпуске Врангель был признан первым из 99 кадетов, Анжу — вторым. Несмотря на молодость, Врангель уже совершил кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка». Именно тогда он познакомился с совсем еще юным Федором Федоровичем Матюшкиным. Это ему — любимому лицейскому товарищу Феде — посвятил Пушкин строки:

Счастливый путь! С лицейского порога
Ты на корабль перешагнул шутя,
И с той поры в морях твоя дорога,
О, волн и бурь любимое дитя!

Пушкин сам мечтал побывать на крайнем северо-востоке России, известно, что он даже конспектировал ученые труды о Камчатке. Наверное, он не мог не завидовать другу, который вместе с Врангелем уезжал в новую экспедицию — теперь на Колыму, на Чукотку...

Почти пять лет продолжалась экспедиция. Летом на лодках и верхом, зимой на собачьих упряжках они прошли многие тысячи километров. Не однажды в поисках земли в океане Врангель и Матюшкин направляли свои упряжки на север.

Нет, Полярный океан несколько не похож на замерзшее озеро! Вот один из эпизодов путешествия по дрейфующим льдам в описании Фердинанда Петровича Врангеля:

«Проехав с версту, увидели мы себя снова окруженными полыньями и щелями при невозможности продолжать путь. Внезапно поднялся резкий западный ветер и вскоре превратился в бурю. Море сильно взволновалось. Огромные ледяные горы встречались на волнах, с шумом и грохотом сшибались и исчезали в пучине; другие с невероятной силой набегали на ледяные поля и с треском крошили их. Вид взволнованного моря был ужасен. В мучительном бездействии смотрели мы на борьбу стихий, ежеминутно ожидая гибели. Три часа провели мы в таком положении. Лыдина наша носилась по волнам, но все еще была цела. Внезапно огромный вал подхватил ее и с невероятной силой бросил на твердую ледяную массу. Удар был ужасен; оглушительный треск раздался под нами, и мы чувствовали, как раздробленный лед начало разносить

по волнам. Минута гибели нашей наступала. Но в это роковое мгновение спасло нас врожденное человеку чувство самосохранения. Невольно бросились мы в сани, погнавши собак, сами не зная куда, быстро полетели по раздробленному льду и счастливо достигли льдины, на которую были брошены. То был неподвижный ледяной остров, обставленный большими торосами. Мы были спасены».

Несмотря на все трудности, съемка успешно завершилась: Азия не соединяется с Америкой! Врангель впервые обнаружил огромную полынью, которая вытянута вдоль побережья и существует зимой почти постоянно, несмотря на самые жестокие морозы. Мы называем ее теперь Великой Сибирской полынью. Кроме того, Фердинанд Петрович открыл большой остров к северу от мыса Якан. Картина разбушевавшегося полярного моря, грозящего гибелью людям, относится как раз к одной из попыток достичь острова. На карте, приложенной к отчету об экспедиции, Врангель нанес землю к северу от побережья и написал над ней: «Горы видятся с мыса Якана в летнее время». Впоследствии земля была названа островом Врангеля...

Удаляясь иногда от берега на 250—300 километров, Врангель приобрел большой опыт движения по дрейфующим льдам, большой опыт езды на собаках.

В зарубежной литературе и сейчас нередко пишут, что впервые в истории полярных путешествий собачью упряжку использовал англичанин Леопольд Мак-Клинтон в 1850 году. Это неверно. Даже если не вспоминать русских землепроходцев, как же можно забыть поход штурмана Семена Челюскина, работы его товарищей — Харитона Лаптева, Никифора Чекина, Дмитрия Стерлегова и многих других, каждый из которых прошел на собачьей упряжке тысячи километров. Их вахтенные журналы остались в архивах, но с трудами Врангеля, Анжу, Матюшкина в Европе могли познакомиться и Парри и Мак-Клинтон.

Как устроены нарты? Как запрягают собак? Как войдаться полозья, то есть наращивать на них слой льда, чтобы они лучше скользили? Обо всем этом впервые — задолго до Мак-Клинтона — подробно рассказал Фердинанд Петрович Врангель. В статье «Замечания о езде на собаках» он не без гордости упоминал, что его собачья упряжка «почиталась лучшей на Колыме».

Врангель стал впоследствии контр-адмиралом, одним из трех учредителей многославного Русского географического общества. С немалым удивлением читал он через два десятка лет после своего северного путешествия план новой полюсной экспедиции Уильяма Парри. Кажется, первая попытка ничему не научила англичанина. Он вновь считал, что льды будут гладкими, неподвижными и он сможет проходить по 30 миль в сутки. Правда, на этот раз Парри все-таки предполагал использовать оленей в качестве тягловой силы.

Врангель выдвинул свой план достижения Северного полюса, который доложил в годовом собрании общества 29 ноября (11 декабря) 1846 года:

Фердинанд Петрович Врангель.



В р а н г е л ь Ф. П. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю. 1820—1824. М.—Л., 1948. О средствах достижения полюса. Доклад, прочитанный на годовом собрании Русского географического общества 29 ноября 1846 года.

Ледяные массы, покрывающие полярные воды необозримыми полями, высокими холмами и малыми островками, подвергают плавателей на тех морях непрерывным опасностям и борьбе с этими подвижными скалами. Бороться со стихиями, одолевать препятствия, сдружаться с опасностями — все это так свойственно моряку, что ему иногда даже скучно без них. При таком направлении духа моряков неудивительно, что ледовитые моря издавна продолжают привлекать мореходцев всех наций.

Не говоря о весьма значительном числе китоловов, производящих промыслы свои среди льдов в высших широтах Атлантического океана и частей его, Англия отправила 58 отдельных экспедиций для отыскания свободного прохода в южный океан...

Однако же во всех сих предприятиях имелась в виду одна общая цель, не выражавшаяся в инструкциях; эта цель более или менее была достигаема в каждой новой попытке и заключалась в том, чтобы питать дух предприимчивости в национальной благородной гордости стяжанием лавров бескорыстными подвигами на пользу наук, торговли и мореходного искусства — залогов могущества и славы каждой морской нации.

Капитан сир Уильям Эдвард Парри в письме от 25 ноября 1845 года к сирю Джону Барроу предлагает в кратком очерке новый план для экспедиции, следуя которому она, по мнению его, не встретила бы затруднений, остановивших самого Парри в широте 82°45', или около 2° севернее крайней оконечности Шпицбергена, бывшей пунктом отшествия полярного отряда. Признавая главнейшими причинами неудачи этой попытки, не имеющей себе равной в преодолении трудностей, во-первых, разломанное, шероховатое и рыхлое состояние льда и покрывавшего его снега и, во-вторых, движение всей ледяной массы по южному направлению, капитан Парри предлагает для избежания

этих неблагоприятных обстоятельств экспедиционному судну оставаться на зимовку на севернейшем пункте Шпицбергена, а отряду, назначенному собственно для совершения путешествия к полюсу, отправиться с судна в течение апреля. В 100 милях по меридиану на север сделать заблаговременную складку провизии так, чтобы отряд с начала пути не имел надобности обременять себя слишком тяжелым багажом, а ко времени возврата, долженствующего последовать, по расчету Парри, в течение мая, навстречу отряду послать также провизии 100 миль далее от места зимовки судна. Капитан Парри основывает надежду успеха на том мнении, что в апреле и мае отряд мог бы продвигаться по 30 миль в сутки по неподвижной, твердой, не разъеденной щелями и полыньями поверхности льда. Он также находит полезным снабдить экспедицию оленями.

Затрудняясь согласовать эти мысли капитана Парри с моими понятиями о льдах и обстоятельствах, обуславливающих успешное по ним путешествие, я прошу вас, милостивые государи, позволить мне высказать мои недоумения и предложить вам мои мысли по этому предмету. В путешествиях, совершенных по Сибирскому Ледовитому морю с двух пунктов отшествия, отстоящих одно от другого по направлению параллели более чем на 1500 верст^[11], именно с устьев рек Лены и Колымы, в 1821, 22-м и 23-м годах, с исхода февраля по начало мая, состояние льда оказывалось вовсе не таковым, какое предполагает найти капитан Парри к северу от Шпицбергена в течение апреля и мая.

Основываясь на фактах, собранных в течение трех лет на таком море, которого глубина не превышала 77 сажень и которое, так сказать, замкнуто с юга протяжением Сибири, ограждающим его от действия ветра и волн на 180° компаса, тогда как море, по меридиану Шпицбергена, имеет весьма значительную глубину и открыто влиянию волн со всего Атлантического океана, я не могу разделить надежды капитана Парри на счет удобств ледяной поверхности для успешного по ней следования на север в течение апреля и мая. Рассчитываемые капитаном Парри ежедневные переходы в 30 миль заставляют думать, что путешествие на север, по мнению его, должно совершиться не пешком, а по совету снабдить экспедицию оленями заключить должно, что капитан Парри надеется доставить ей нужную быстроту пособием оленей. Если эта догадка правильна, то я должен заметить, что олени для езды по шероховатым глыбам льдов весьма не способны, а для тяги сколько-нибудь тяжелых вещей слабосильны.

Сир Джон Барроу в последнем своем сочинении, сообщая вышеупомянутое письмо капитана Парри, также не одобряет предложенного им плана и находит более надежды успеть в предприятии, совершая его на небольших парусных судах, с вспомогательным Архимедовым винтом и паровой машиною и направляя поиски на север по меридиану северной оконечности Шпицбергена. Другими словами, Барроу предлагает повторение прежних попыток, несмотря на их неудачи, ожидая успеха от более благоприятного случая.

Но здесь представляется вопрос, не имеется ли в виду других средств и путей для достижения полюса, не испытанных доселе и не имеющих тех различных неудобств, которые встречены были на мореходном пути, на

единственном в своем роде пешеходно-морском пути капитана Парри и наконец в поездках по льду на север от Сибирских берегов?

Сии последние поездки совершаемы были в нартах, запряженных собаками. Езда по льду вдоль берегов была вообще весьма успешна; с удалением же от них в море затруднения и преграды возрастали. Если бы берег Сибири направлялся по меридиану, то Колымская экспедиция проехала бы 11° по широте в одну сторону и столько же обратно. Стало быть, если бы пункт отшествия находился в 79° широты, то экспедиция могла бы достигнуть полюса и возвратиться обратно.

Крайний предел протяжения Гренландии на север остается неисследованным; общее меридиональное направление ее гор и берегов допускает предположение, что, не покидая их, можно приблизиться к полюсу более, нежели с другой какой-либо стороны, и даже достигнуть самого полюса. Севернейший пункт Гренландии, виденный капитаном Россом, пролив Смита, лежит в широте $77^{\circ}55'$, а в широте $76^{\circ}29'$ находится селение эскимосов.

Принимая все это в соображение, мое мнение заключается в следующем плане: экспедиционному судну зимовать близ селения эскимосов около широты 77° у западного берега Гренландии; туда же должны быть доставлены, на особом транспорте, 10 нарт с собаками, при ловких, смелых проводниках, таких именно, какие находились в распоряжении Сибирских экспедиций; также провизия и корм в достаточном запасе. По замерзании вод осенью экспедиция должна начать рекогносцировки на север, переходя Смитов пролив, а оттуда далее на север, стараясь приискать в широте 79° , на берегу Гренландии или в долине между горами, удобное место для складки части запасов. В феврале экспедиция может передвинуться на это место; а к началу марта основать другую складку запасов еще на 2° севернее. От этого последнего пункта полярный отряд экспедиции может отправиться окончательно, в течение марта, по льду, не покидая берегов или следуя по ложбинам гор или по хребтам их, смотря по удобствам для самой езды, держась по возможности меридионального направления и сокращая расстояния прямыми переездами поперек бухт, заливов и проливов. Часть людей, собак и запасов должны ожидать возвращения отряда у последней складки. Отряду оставалось бы таким образом проехать до полюса и обратно около 1800 верст по прямому направлению или с изгибами не более 2300 верст, а это возможно на хорошо устроенных нартах с выездженными собаками и исправными проводниками.

Если бы самый северный предел сплошного берега Гренландии, или архипелага гренландских островов, оказался в расстоянии, слишком большом от полюса, и достижение его невозможным, то экспедиция могла бы совершить опись этой страны, никем еще не исследованной, и тем принести важную услугу общей географии.

К сожалению, план полюсной экспедиции, предложенный Фердинандом Петровичем Врангелем, не встретил никакой поддержки. Но замечательно, что

десятки лет спустя он все-таки воплотился в жизнь, стал основой для победного броска к полюсу...

Недавно знаменитый французский полярник Поль-Эмиль Виктор опубликовал книгу, которую назвал точно и трогательно: «Ездовые собаки — друзья по риску».

— Кто первым достиг полюсов Земли? — задает читателям вопрос Поль-Эмиль Виктор. И отвечает: — Северного полюса — эскимосская собака. Южного полюса — тоже эскимосская собака.

Да, ездовые собаки сыграют решающую роль в покорении полюсов планеты.

И Фредерик Кук и Роберт Пири (об их путешествиях речь впереди) пойдут к Северному полюсу на собачьих упряжках. И пойдут от берегов Гренландии!

Фактически, они без принципиальных изменений воплотят в жизнь тот план, который был предложен Фердинандом Петровичем Врангелем еще в 1846 году.

ПРОЙТИ ЧЕРЕЗ СТРАХ

Непознанное, неведомое во все времена влекло человечество. Впрочем, практические соображения тоже играли далеко не последнюю роль.

XIX век. Англия — владычица морей. Заметим: ни Суэцкого, ни Панамского каналов еще нет. Английские клиперы идут за грузом чая, хлопка, пряностей вокруг мыса Доброй Надежды или вокруг мыса Горн. Долгое и опасное плавание. Естественно, в первую очередь англичане заинтересованы в поисках Северо-Западного прохода — кратчайшего морского пути из Атлантики в Тихий океан. Нахождение его сулит огромные прибыли.

Джон Франклин, начальник очередной экспедиции, уже не новичок в Арктике. Многие годы провел он в походах по Северной Канаде. Потом отошел от арктических дел — стал губернатором далекого австралийского острова Тасмания. Но в 1845 году — уже в возрасте шестидесяти лет, — Франклин вновь встает во главе полярной экспедиции. Цель все та же — поиски Северо-Западного прохода. Корабли «Эребус» и «Террор» уходят навстречу грозным льдам и... бесследно исчезают.

Трагическая судьба 130 моряков не могла не волновать. Англия, Америка и лично леди Франклин одну за другой снаряжают спасательные экспедиции...

Около сорока лет продолжались поиски. Не менее тридцати судов и многие сотни людей принимали в них участие. К сожалению, тайна гибели участников экспедиции Франклина так и не была до конца раскрыта. Документы, вахтенные журналы, дневники до сих пор не обнаружены. Но могилы и захороненные останки участников экспедиции кое-что прояснили.

«Большая часть трупов, — пишет известный канадский историк и писатель Фарли Моуэт, — была съедена, причем съедена людьми. Многие кости оказались перепиленными, а в черепах зияли отверстия...»

Гибель экспедиции Франклина стала одной из величайших трагедий в истории Арктики. Ужасную, непомерно высокую цену приходилось платить человечеству на пути к Северу. Нередкой причиной гибели был голод. Но далеко не всегда.

Наш современник, французский врач Ален Бомбар, изучавший причины гибели людей, потерпевших кораблекрушение, отмечает, что зачастую эти люди имели в избытке и пищу, и пресную воду. Бомбар пишет: «Жертвы легендарных кораблекрушений, я знаю: вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха».

Несомненно, страх перед неизвестностью Арктики был еще сильнее, чем страх перед морской стихией. «Не столько холод и тьма сами по себе делают жизнь на дальнем Севере такой тяжелой, — писал Илайша Кейн, дневник которого мы цитируем ниже, — всего больше страшит и смущает людей неизвестность». Многие зимовки в прошлом кончались трагедией: цинга, необъяснимые нервные припадки.

Принято считать, что цинга — этот бич арктических экспедиций — следствие недостатка витаминов. Но ведь северные народы — эскимосы, чукчи, ненцы — питаются в основном тем, что дает им Арктика.

«Можно предположить, что организм человека, попавшего в непривычную, стрессовую ситуацию, просто не усваивает необходимые витамины», — говорят современные ученые...

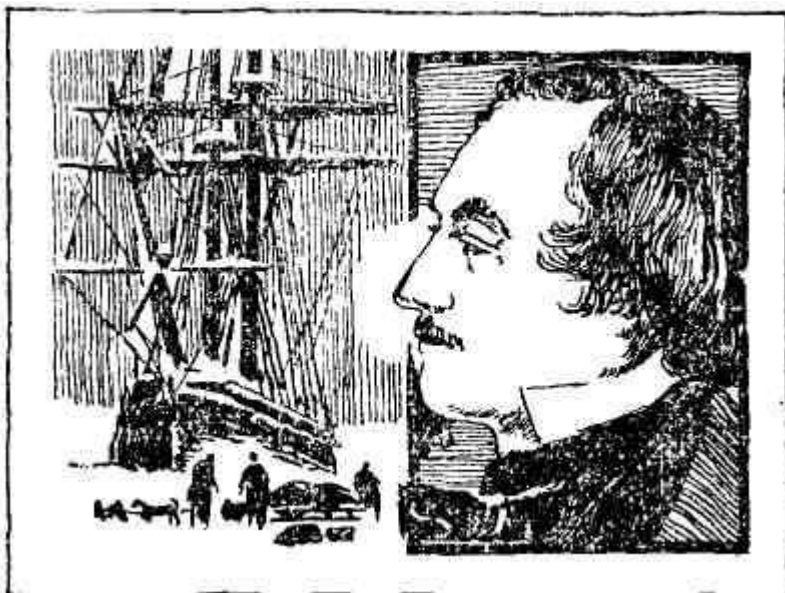
Экспедиции, посланные на поиски Джона Франклина, сделали важные географические открытия — все побережье Северной Канады и многие острова были впервые нанесены на карту. Наиболее пытливые из пришельцев сумели оценить и усвоить накопленный веками опыт эскимосов. В последующих полярных путешествиях этот опыт во многом оказался решающим.

Одну из американских спасательных экспедиций возглавлял Илайша-Кент Кейн. Путешествия, по возможности самые рискованные, были его страстью. Выдержав в двадцать три года экзамен на звание доктора медицины, Кейн получил должность хирурга при посольстве в Китае. Но оседлая жизнь, пусть и в далекой экзотической стране, не могла его удовлетворить. Кейн, найдя себе такого же одержимого спутника, путешествует пешком по Филиппинским островам. А затем впервые поднимается на вершину вулкана Таал. Более того, по веревке он спускается в кратер вулкана, чтобы взять пробы воздуха, пепла и лавы. Потом — Индия, Египет, Цейлон... В Западной Африке лихорадка чуть было не свела его в могилу, в Мексике он был тяжело ранен.

В 1850—1851 годах Кейн в должности врача участвует в поисках Франклина. А полтора года спустя на бриге «Эдванс» вновь отправляется к берегам Гренландии.

Записки доктора Кейна — один из последних по времени документов уже уходящей безвозвратно в прошлое наивной, жертвенной и героической эпохи.

Илайша-Кент Кейн.



Путешествия и открытия второй Гринельской экспедиции в северные полярные страны для отыскания сэра Джона Франклина, совершенные в 1853, 1854 и 1855 годах под начальством д-ра Е. К. Кэна. Спб., 1860.

С января месяца время проходило в запасании саней и некоторых других приготовлениях к весенней поездке. Но падеж собак, страшный холод и другие препятствия, неизбежные в этом климате, заставили нас переменить план своих занятий. Единственное наше убежище от холода, каюта, была в это время по необходимости и залом, и гостиной, и кухнею, и мастерскою; теперь в ней шьют сапоги, портняжничают, плотничают; по стенам для сохранения от холода поставлены кадки с пеммиканом, на печке висят одежды из буйволовых кож, углы завалены необходимою рухлядью. При такой холоде езда чрезвычайно затруднительна: санные полозья трещат, двигаясь по снегу, очень похожему на песок. 18 марта утром температура доходила до -40° , и хотя она была для санной езды и неудобна, но мы все-таки задумали попытаться узнать трудность предстоящего путешествия. Восемь человек едва-едва могли сдвинуть сани, на которые была поставлена также и лодка. Причиной этого, без сомнения, было сопротивление снега и узкость полозьев, глубоко врезающихся в снег. Впрочем, по некоторым признакам можно было предполагать, что холод скоро уменьшится. На этом основании я назначил день отъезда на 19-е число. В путь отправилось восемь человек под предводительством Брока.

В течение целого дня с корабля видно было, с каким трудом тащили они сани. В 8 часов вечера я отправился сам и нашел путешественников в пяти милях от корабля; отдав им несколько новых приказаний на завтрашний день и выслушав похвалы саням, которые, по словам Петерсена, двигались медленно только потому, что было слишком холодно, я пожелал им провести ночь спокойно и отправился назад. Возвратись на корабль и разбудив утомленных спутников, я приказал им достать сани с широкими полозьями, приготовить их, нагрузить, перевязать и снабдить бечевами. На этих больших санях устроили навес из паруса, под которым поставили лодку и положили остатки

пеммикана. В первом часу утра мы отправились в Сонный лагерь, к востоку, придерживаясь направления скал, рассеянных по берегу. Прибыв на место, мы осторожно отнесли в сторону эскимосские сани, а кладь, бывшую на них, переложили на новые. Эти сани могли тащить пятеро, они шли так легко, как корабль. Наш опыт теперь совершенно удался. Троекратным «ура» разбудив компанию и пожелав им еще раз приятного сна, мы, забрав с собою пустые сани, возвратились на корабль в полной надежде перевезти еще больший запас провианту для нашей поездки.

В этот самый день мы нашли лисицу, окоченевшую от холода; мы ее отогрели; очнувшись, она хотела спастись, но, отбежав, снова попалась в наши руки: шерсть лисицы примерзала от ее собственного дыхания. Я приказал взять ее для нашего обеда. На следующий день мы нашли еще двух лисиц; кажется, никогда они не пришли более кстати: животные эти были съедены в тот же вечер.

К путешествию мы приготовлялись несколько дней сряду. Повсюду валялись буйволовы кожи, из которых приготовляли плащи и перчатки. К концу мая все было готово, и только останавливало нас ожидание удовлетворительных известий о доставке съестных припасов. Однажды ночью, сидя у огня, слышали мы шум шагов на палубе. Через несколько минут Зонтаг, Ольсен и Петерсен вошли в каюту. Нас поразило не только их неожиданное появление, но еще более их ужасный вид. Лица у них были опухшие, и они едва могли говорить. Они явились на корабль известить нас, что Брок, Вильсон, Бакер и Пьер, утомленные и полуоцепеневшие от холоду, остались на месте стоянки. Положения этой местности несчастные не могли определить точно. Оставшиеся товарищи вверены были попечениям Ирландца Тома. Положение дел, как из этого видно, было весьма плохо. Только это мы и могли узнать из несвязных речей прибывших. С большим трудом, изнемогая от голода и усталости, они едва могли совершить далекий путь; даже направление, по которому шли, было им неизвестно. Я тотчас хотел отправиться с неутомленными еще спутниками подать помощь погибавшим. Всего больше беспокоило меня незнание, где их найти. Ольсен больше других сохранил присутствие духа и потому был взят нами в проводники: но этого проводника пришлось нести на руках! Сам он не мог сделать ни шагу от страшного изнеможения. Не теряя времени, все принялись за работу: одни начали готовить кушанье вновь прибывшим, другие занялись санями, уложили палатку и пеммикан. Изнеможенного Ольсена укутали в шубу и обернули его ноги гагачьим пухом и собачьими шкурами. В путь мы снарядились в числе 10 человек. Термометр показывал -43° . В пути мы придерживались знакомых форм гор и особенно одной из них, названной нами Пиннакель. Но после 16-часовой ходьбы мы сбились окончательно с дороги, хотя и знали, что наши несчастные товарищи находятся от нас не дальше чем в сорока милях. Ольсен, утомленный пятидесятичасовой деятельностью, заснул при самом выезде; теперь же он проснулся... Ясно было видно, что он не мог прийти в сознание среди однообразных по цвету и формам гор, которые казались бесконечными. Не было никакой возможности отыскать гибнущих спутников. Желая лучше рассмотреть окрестность, я взобрался на один из зубчатых ледяных утесов и

увидел пред собою те же бесконечные, однообразные ледяные пространства. У меня не доставало духу передать это товарищам, потерявшим и без того уже всю бодрость. Вслед за тем разбили палатку, вынули из саней пеммикан и оделили всех по маленькой порции; развязали Ольсена, он мог уже стоять на ногах. Термометр упал до минус 45°. Не было и речи о привале: все очень хорошо сознавали необходимость движения. Все старания обратить лед в воду оставались безуспешными; я жестоко был наказан за желание утолить жажду льдом: язык и губы пристали ко льду, и из них пошла кровь. Но, несмотря на наши стремления отыскать следы несчастных, мы не нашли их. Страх беспрестанной опасности и ледяные горы, меняющие свою форму, заставляли нас все время сходиться вместе; к этому еще присоединились припадки от расстройства нервов и сурового холода. Все это делало совершенно невозможным продолжать наши розыски. Даже у Мак Гарри и Бонзая, отличавшихся здоровьем и терпеливою натурою, появилось дрожь и спиралось дыхание. Я сам два раза падал в обморок, несмотря на все старания быть примером для других.

Мы шли почти 18 часов без пищи и питья. Вдруг озарила нас надежда. Кому-то показалось, что он напал на след саней. По всей вероятности, это была снежная борозда, обнаженная ветром. Мы все-таки пошли шагом по глубокому снегу; вскоре нам удалось открыть следы ног, мы стали придерживаться их направления, наконец ясно различили маленький американский флаг, развевающийся на одном из пригорков. Это был лагерь наших несчастных товарищей, мы достигли его после 21-часового пути. Маленькая палатка была завалена снегом. Я не из первых подошел к этой палатке, но без меня никто еще туда не входил; все мои спутники стояли безмолвно и убеждали меня войти одному. Я вошел в палатку, оцупью отыскал закутанных в шубы товарищей и не без волнения услышал радостные приветствия несчастных. Первая мысль моя была: «Они меня ждали... Они были уверены, что я приду...»

Термометр стоял на -59°; кроме палатки, у нас не было другого убежища, притом же в ней всего могло поместиться 8 человек, а нас было 15; поэтому половина должна была отогреваться, бегая по снегу на открытом воздухе, пока другие спали. Отдохнув часа два, мы начали собираться в путь и взяли с собою только палатку, меха и провианту на 50 часов. Занемогших мы завернули бережно в шубы, оставив им отверстия для рта, положили в полусидячем положении на сани и привязали. Часа четыре пошло на то, чтобы их раздеть, напоить, одеть снова; при этом многие отморозили себе пальцы. Но делать было нечего: от этого зависела жизнь бедных товарищей.

Наконец все было готово, и мы после краткой молитвы пустились в путь. Сани шатались от покачивания больных, которые были привязаны слишком слабо. Поклажи все-таки было 1100 фунтов, несмотря на то, что лишнее оставили на месте; в первые шесть часов, еще бодрые, достигли мы новых льдов, сделав одну английскую милю. Сани наши хорошо выдержали это испытание. Ольсен, подкрепляемый надеждою, шел впереди всех, да и рассчитывал, что мы уже прошли по крайней мере половину пути и скоро дойдем до вчерашнего привала, но, пройдя 9 миль, мы все почувствовали, что силы нас покидают; положение это было мне отчасти знакомо; я его испытал

в прошедшую поездку, при сильных морозах; то, что мы чувствовали, было похоже на ощущение, испытываемое при действии гальванической батареи. До этой минуты я не верил непреодолимому желанию спать, теперь же удостоверился в том. Бонзаль и Мортон, из нас самые крепкие по телосложению, просили позволения поспать. «Мы не озябли, — говорили они, — мы не страдаем от ветра, нам хочется только немножко поспать». Ганса нашли окоченевшим, как палка; Том подвигался еще вперед, но с закрытыми глазами: он не мог выговорить ни слова. Бляк бросился на снег и не хотел больше вставать. Никто из них не жаловался на холод; я бранился с ними, боксировал, бежал — но все предостережения были напрасны. Ничего не оставалось больше делать, как остановиться.

С большим затруднением мы раскинули палатку, наши руки обессилели! Мы не могли развести огня и остались без пищи и питья. Сама водка, несмотря на то, что была прикрыта шубами, замерзла. Мы уложили больных и утомленных в палатку. Оставив общество под надзором Мак Гарри и отдав приказание выступить снова после четырехчасового отдыха, я пустился вперед с Уильямом Годфреем. Мое намерение было раскинуть на полпути палатку, отогреть немножко пеммикану и льду для всех, которые должны были прийти через несколько часов. Не могу сказать, во сколько времени мы прошли это пространство в 9 миль, потому что находились в страшном оцепенении и едва замечали течение времени. Вероятно, мы употребили четыре часа. Поощряя друг друга, мы беспрестанно разговаривали; вероятно, в этом разговоре связь найти было трудно. Часы эти сохранились в моей памяти, как самые жалкие из всей моей жизни. Мы оба тогда не могли ничего сознавать ясно и потому почти не помним, что было с нами до нашего прихода в палатку. Впрочем, помнится медведь, который шел перед нами и разрывал куртку, брошенную накануне Мак Гарри. Медведь разорвал ее на кусочки, потом скатал их в комок; но намерения заслонить нам дорогу у него не было. Смутно помнится боязнь о палатке и буйволовых кожах; мне казалось, что их постигнет участь куртки. Годфрей, у которого зрение было лучше моего, видел, что палатка потерпела несколько от медведя. Но мы так озябли, что шли дальше, не ускоряя шагов.

Вероятно, наш приход спас палатку. Все было в целости, хотя медведь растрепал и бросил в снег буйволовыя кожи и пеммикан. Мы лишились только двух фланелевых мешков.

Большого труда стоило нам укрепить палатку; влезши в мешки из северных оленей, мы заснули крепким, хотя и полным сновидений сном часа на три. Когда же я проснулся, моя длинная борода примерзла к буйволовоy коже, и Годфрей был вынужден отрезать ее ножом.

До прибытия остального общества нам удалось превратить в воду несколько кусков льду и сварить суп. Прибывшие в пять часов девять человек были в добром здоровье и хорошем расположении духа. В этот день не было ветра, и солнце ярко озаряло землю. Все утолили голод приготовленным нами супом; укутав снова больных, мы отправились в путь.

Нам стоило громадных, даже отчаянных усилий проложить себе дорогу: мы часто совершенно обессиливали и даже теряли сознание. Не было возможности удержаться от искушения поестъ льду; рот жгло невыносимо;

многие даже не могли говорить. На наше счастье, воздух согрелся, термометр поднялся до -20° . В противном случае мы должны были погибнуть от морозу. Привалы делались чаще и чаще; мы, полусонные, измученные, на этих привалах падали в снег. Мне пришло в голову сделать опыт, который удался сверх ожидания. Попросив Рослея разбудить меня через три минуты, я заснул. Он исполнил это. Почувствовав хорошие следствия нового опыта, я побуждал и других испытать его. Спутники садились на полозья, их будили по прошествии трех минут, и они становились гораздо бодрее.

Около восьми часов мы выбрались из ледяного лабиринта. Вино, неоценимое сокровище при подобных обстоятельствах, было еще раньше выпито до капли. Теперь, отдохнув и подкрепив себя пищею, мы достигли наконец, в час утра, корабля. Об этом прежде не смели и подумать.

Я говорил вам, как мы обессилели; это лучшее доказательство того, как мы страдали.

Мы ходили тогда совершенно как во сне. Как мы после убедились, странствование наше шло зигзагами. Ни у кого не сохранилось даже воспоминания о путешествии; верно, нами руководил инстинкт. Бонзаль, посланный вперед, отвечал на корабле именно так — что «бог весть как дошел до него». Он шатался и спотыкался. Двое людей вышло нам навстречу с собаками; придя, все попали в руки доктора, который щедро угостил нас втираньями и морфием. Он признал наше умственное расстройство неопасным и предположил, что оно произошло от слишком сильного истощения; предписал нам только покой и пищу. Лишь Ольсен остался на некоторое время слепым, да у двух признано необходимым отнять отмороженные пальцы на ногах. И все-таки двое путников вскоре умерли, несмотря на все старания. Спустя четыре дня я был совершенно здоров и в полном рассудке, только болели сочленения. Из приведенных нами больных не все еще вне опасности, но их благодарность в самом деле очень трогательна.

За этим начались для меня дни заботы и страха; почти весь отряд занемог; спасители и спасенные лежали больные и измученные холодом; одни выдержала ампутации, другие стонали с ужасными признаками болезни северных стран — цинги.

На другой день известила нас палубная стража, что какие-то странные люди приближаются к кораблю. Я отправился на корабль, сопровождаемый всеми, кто в состоянии был взобраться по лестнице, и в самом деле увидел несколько страшных, диких, но человеческих существ. Люди эти, окружив корабль, кричали что-то, но нельзя было разобрать их слов; из всего можно было только расслышать: «Хоэ-хе-кэ, ке!» Оружием они не махали, и, насколько я мог заметить, их было очень немного, и совсем не огромного роста, как это некоторым показалось. Я был уверен, что это туземцы, и позвал поэтому к себе Петерсена как толмача.

Взойдя на борт корабля, эскимосы были нелюдимы, и их нельзя было никак удержать в порядке. Они заговорили между собою по трое и четверо разом, смеялись от души над нашим непониманием их языка и, не обращая на то внимания, продолжали все-таки болтать по-прежнему. Дикари находились в постоянном движении, бегали повсюду, пробовали двери, толкались в тесных

проходах между кадками и сундуками, щупали и пробовали все, что им ни попадалось на глаза; все им хотелось иметь; они пробовали даже и воровать. Мне и в голову не приходило, что так трудно будет с ними сладить и что придется их бояться нам, а не им нас. Мне хотелось скрыть настоящие признаки нашего положения и не дать им возможности выискать труп несчастного Бакера; притом если бы никакие переговоры не помогли, то следовало бы употребить даже легкие понудительные средства. Наконец мы решили употребить в дело все наше действующее войско, но едва только оборонительные меры были приняты, как все эскимосы стремительно побежали. Потом гости принялись бегать взад и вперед по палубе, таская собакам съестные припасы и воруя все, что только было возможно. Это продолжалось за полдень, когда наконец утомленные посетители улеглись спать и заснули. Я приказал разостлать для них буйволовы шкуры вблизи вытопленной печки. Выпросив себе чугунный горшок и воды, дикари сварили себе кусок моржа, которого хватило по 3 фунта на человека; потом принялись есть с большою жадностью. При этом выказалась утонченность их вкуса в искусстве, с каким они соединяли куски мяса с салом, Куски того и другого клали попеременно и рот, так что их челюсти были в постоянном движении.

После еды они залегли спать, положив каждый близ себя по куску сырого мяса. Проснувшийся ел мясо и засыпал снова. Спали все они в сидячем положении, наклонив к груди голову, некоторые из них храпели немилосердно.

На другой день, перед их отправлением домой, я заключил с ними форменный контракт, который был следствием последних переговоров; изложен этот контракт был коротко, чтобы они его не забыли; он был выгоден для обеих сторон, и это я сделал с тою целью, чтобы он легче состоялся. Мне хотелось им объяснить, с каким могущественным и богатым господином они имеют дело и как выгодно для них выполнить условия. В доказательств своей благосклонности я купил у них все лишнее моржовое мясо и четырех собак; за это им дал иголок, стеклянных бус и сверх всего этого драгоценность — бочоночную доску. В избытке чувства благодарности эскимосы обещали на другой же день приехать с огромным количеством мяса и привести собак с санями, которых предоставляли в наше распоряжение для северной поездки. С этим я отпустил их.

Почти два года участники экспедиции Кейна прожили рядом с эскимосами, отчасти даже усвоив — в силу необходимости — их образ жизни. В конце записок тон Кейна разительно меняется:

Я мог их всех назвать поименно, и они также хорошо нас знали: мы нашли себе братьев на чужбине. Каждый получил на память ножик, или пилу, или какую-нибудь другую безделицу. Дети — по куску мыла, величайшему из всех лекарств.

Мое сердце горячо бьется для этих несчастных, грязных, достойных сожаления и в то же время счастливых существ, которые так долго были нашими соседями и такими верными друзьями. В их скорби о разлуке нет ничего

поддельного. Наши друзья смотрели на нас как на своих гостей. Они ревностно трудились, все — мужчины, женщины, дети, — чтобы только помочь нам.

Когда для них и для нас настали бедственные дни, мы приноравливались к их образу жизни. Никогда не было у нас таких верных друзей, как они.

Кейн сумел оценить накопленный веками опыт эскимосов. Полярные путешественники еще будут осваивать этот опыт. Фритьоф Нансен, Фредерик Кук, Роберт Пири будут учиться у эскимосов. Наш современник Наоми Уэмура, прежде чем отважиться на бросок к полюсу в одиночку, тоже будет жить среди эскимосов.

Все они научатся у маленького северного народа строить снежные хижины — *иглу*, которые теплее любых палаток, управлять легкой эскимосской байдаркой — каяком и собачьей упряжкой, скрадывать лежащего на льду тюленя и носить эскимосскую одежду. Они поймут главное — нужно уметь приспособиться к суровой арктической природе.

Кейну так и не удалось обнаружить новые следы экспедиции Франклина. Но географические результаты зимовки в столь высоких широтах ($78^{\circ}37'$) были значительны и неожиданны. Опубликовав свои записки, Кейн как бы вдохнул новую жизнь в теорию открытого моря. Основания для этого были, казалось бы, самые веские:

«Путешественники по твердым ледяным полям проникли далеко на север. Там лед постепенно становился слабее, рыхлее и ненадежнее, снег был мокрый и грязный; черная полоса свободной воды виднелась на севере. Вверх по каналу так мало льда, что целый флот может свободно плавать. В конце канал расширяется, образуя совершенно свободную ото льдов поверхность вод, простирающуюся на 4000 английских квадратных миль... Животная жизнь, до того бедная и скудная в нашей южной зимней гавани, что мы едва могли что-либо стрелять, развивается там в изобилии», — писал Кейн о работах одного из отрядов экспедиции.

Географы восприняли единичное наблюдение Кейна как проявление некоей закономерности. Большинство из них по-прежнему разделяло мнение Ломоносова, что морская вода не замерзает. Но теперь наука располагала и новыми доводами в пользу теории открытого моря.

Дело в том, что воды Гольфстрима, более соленые, чем воды Ледовитого океана, имеют бóльшую плотность. Поэтому, продвигаясь на север, они могут погружаться на глубину.

В наше время хорошо известно, что весь Северный Ледовитый океан на глубинах от 150—200 до 1000 метров заполнен сравнительно теплыми атлантическими водами. Их температура обычно колеблется в пределах $+2^{\circ}$ — $+5^{\circ}$, в то время как температура на поверхности держится около нуля или ниже нуля (до минус двух градусов).

Ученые XIX века справедливо считали, что отдельные ветви Гольфстрима, встречаясь с полярными водами, как бы «заныривают» под них. Однако последующие рассуждения были неверными: «Гольфстрим продолжает путь

свой к северу в виде нижнего течения. Он достигает Арктического моря и поднимается там на поверхность в виде кипучего ключа».

Открытое теплое море в самом центре Арктики, подходы к которому якобы видел Кейн, манило к себе. Туда — навстречу своей гибели — снова устремились корабли многих стран мира.

ПЛЕННИКИ ДРЕЙФУЮЩИХ ПОЛЕЙ

Немецкий географ Август Петерман — горячий сторонник теории открытого моря.

— Единственная трудность, — говорил Петерман в 1865 году на съезде географов в Германии, — преодолеть пояс льдов к северу от Шпицбергена. Дальше путь будет свободен.

Съезд единогласно принимает решение: организовать первую немецкую экспедицию к Северному полюсу...

Деньги собираются по подписке. Петерман предлагает вначале совершить пробное плавание, а затем, на следующий год, штурмовать полюс.

Начальником разведывательной экспедиции 1868 года назначается безвестный до той поры штурман Карл Колдевей. Он сам интересуется полярными морями и готов руководить экспедицией без всякого денежного вознаграждения.

Перед Колдевеем поставлены две задачи, точнее — одна из двух, на выбор. Или пройти вдоль восточного берега Гренландии и выяснить, как далеко она простирается к северу. Или, если первая задача окажется невыполнимой, отыскать мифическую Землю Джиллиса, которую якобы видели еще в 1707 году к северо-востоку от Шпицбергена.

Ни одной из этих задач выполнить не удалось. Правда, 80-тонная яхта «Германия» сумела достичь широты 81°4,5' к северу от пролива Хинлупен, а Колдевей провел довольно интересные гидрологические наблюдения. Он, в частности, установил, что одна из ветвей Гольфстрима проходит за 80-ю параллель вдоль западного побережья Шпицбергена — приблизительно по меридиану 8° восточной долготы.

Вернувшись в Германию, Колдевей предложил на будущий год использовать открытую им ветвь Гольфстрима у западного Шпицбергена. Петерман решительно воспротивился этому. Денег было собрано вполне достаточно, чтобы снарядить два корабля. Петерман считал целесообразным один из них отправить в восточной Гренландии, а второй — к восточному, а не к западному побережью Шпицбергена. Здесь, по его мнению, ледовые условия должны быть наиболее благоприятными.

Споры между Петерманом и Колдевеем, который был вновь назначен начальником экспедиции, продолжались до самого дня отплытия «Германии» и «Ганзы». В результате был достигнут некий компромисс (кстати говоря, неудачный): оба судна пошли к берегам Гренландии.

Название «Германия» получил новый, специально построенный винтовой пароход водоизмещением 143 тонны. При мощности машины 30 л. с. он развивал скорость до 4,5 узла. Парусная «Ганза» имела грузоподъемность около

76 тонн. Командовал «Ганзой» капитан Пауль Хегеманн — опытный моряк, который только за год до этого вернулся на родину; в течение шести лет он плывал на китобойце в Беринговом море вначале штурманом, а затем капитаном.

15 июня 1869 года экспедиция вышла в плавание, а через месяц моряки увидели сплошной ледяной пояс, окаймляющий восточный берег Гренландии.

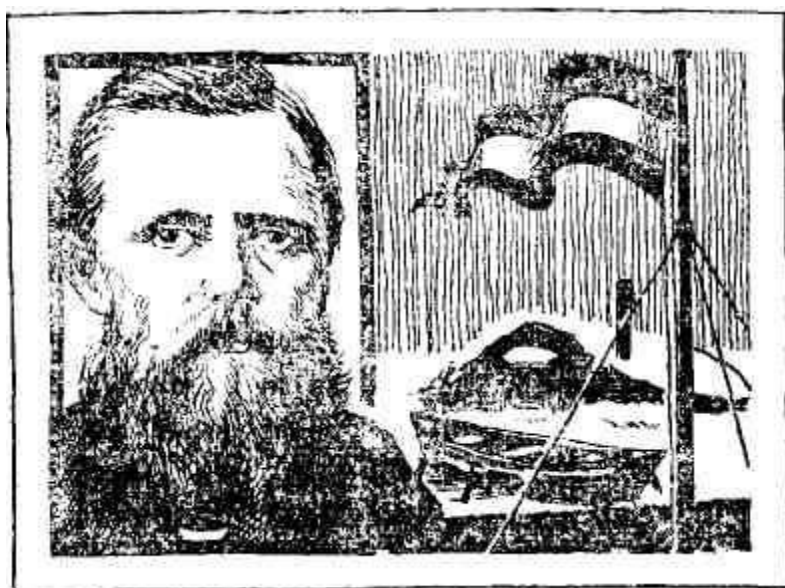
Совместное плавание двух разнотипных судов всегда вызывает трудности. И скорость хода, и возможность лавирования во льдах у них разные. 20 июля в тумане Хегеманн неправильно понял сигнал, поданный с «Германии», поставил дополнительные паруса, и... «Ганза» ушла вперед. На широте 74°4' корабли расстались навсегда.

Колдевей с помощью машины сумел все-таки пробиться к берегу, и «Германия» зазимовала за 75-й параллелью. Отсюда участники экспедиции на санях достигли 77°, провели съемку большого участка побережья и через год, когда «Германия» освободилась из ледового плена, благополучно вернулись на родину.

А парусная «Ганза» полтора месяца тщетно боролась со льдами. Ни пробиться к берегу, ни выйти на открытую воду не удавалось.

Год 1869-й. Рассказывает капитан «Ганзы» Пауль Фридрих Август Хегеманн:

Пауль Хегеманн.



Die zweite Deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter Führung des Kapitän Karl Koldewey. Bd. 1. Leipzig, 1873.

7 сентября у нас еще раз забрезжила надежда достигнуть побережья. Во второй половине дня его можно было ясно различить примерно в 35 милях. В западной части ледяного поля, которое захватило а плен «Ганзу», показалось большое, свободное, покрытое белыми барашками волн пространство, которое, по-видимому, тянулось до побережья.

К сожалению, канал оказался слишком узким, чтобы пропустить судно. А вскоре лед заполнил канал, и ледяные поля на западе вновь сплотились. В следующие дни был сильный мороз; сентябрь полностью заморозил «Ганзу» на $73^{\circ}25'7''$ с. ш. И $18^{\circ}39'5''$ з. д.

Необходимо было подумать о постройке зимнего дома на льду, и мы незамедлительно ее начали. Стены решено было сложить из угольных брикетов — это превосходный строительным материал, который впитывал сырость и сохранял тепло во внутреннем помещении. Вода и снег были строительным раствором. Оставалось лишь посыпать свежим снегом стыки и швы, а затем поливать их водой, и через 10 минут все превращалось в плотную компактную массу, из которой уже невозможно было выковырнуть ни единого бrikета. Для крыши была использована парусина.

8 октября, через несколько дней после окончания строительства дома, разразился снежный буран, сделавший невозможным продолжение работ, и за пять дней он полностью засыпал дом и судно.

В середине и в задней части палубы намело такие снежные сугробы, что было трудно пробраться в каюту. Под тяжестью снега молодой лед, сковавший «Ганзу», осел и отделился от судна, причем морская вода проникла между льдом и снегом. Одновременно резко подул с севера, и вдруг ветер с оглушительным шумом перевалил «Ганзу» на подветренную сторону. Мы боялись, что ветер отнесет судно от нашего ледяного поля. Видимость не превышала нескольких шагов. С невероятным трудом нам удалось завести ледовые якоря — работа, которой мы все занимались более часа. Тринадцатого шторм иссяк; снова наступила ясная спокойная погода. К этому времени мы очутились в 16 морских милях северо-восточнее Земли Ливерпуль. Берег выглядел круто возвышающейся зубчатой скалистой поверхностью, скудно покрытой снегом.

С 5 по 14 октября дрейф был очень быстрым. За это время наша льдина прошла 72 мили к юго-юго-востоку.

18 октября снова ясная, спокойная, морозная погода, но уже в половине восьмого утра в непосредственной близости от корабля началось сжатие и торошение льда. До полудня продолжался этот невероятный треск. С определенными интервалами, как накатывающийся прибой, подо льдом ревело и грохотало, трещало и свистело. То это напоминало скрежет дверей, то гул многих человеческих голосов, то, наконец, торможение поезда. Причина этого сжатия в такой непосредственной близости от корабля заключалась явно в том, что наше поле повернулось при дрейфе и нас еще сильнее прижало к побережью.

Утро 19-го началось ужасным штормом от норд-веста, снежным бураном и сжатием льда. Воздух, казалось, сгустился — даже на расстоянии одной мили нельзя было различить побережье. Первое сильное сжатие последовало в 10 часов утра, но серьезность нашего положения мы осмыслили только к полудню. К этому времени надвигающиеся высоко вздыбленные ледяные глыбы разломали молодой лед в 4 фута толщиной с подветренной стороны и навалились на борт. Судно слегка приподнялось и могло бы подняться еще больше, если бы высокие ледяные торосы этому не помешали. Судно должно

было выдержать полную тяжесть сжатия. Замеры показали, что судно еще не пропускало воду. Незадолго до часу дня лопнули палубные швы, но вода, казалось, еще не поступала. За этим сильным сжатием последовала короткая пауза, которую мы использовали, чтобы немного перекусить на палубе — под палубой было что-то не очень уютно. Но вскоре вновь вздыбились торосы и начали разрушать судно, одновременно поднимая его переднюю часть — сначала медленно, а потом все быстрее — на высоту до 17 футов. Зрелище было совершенно необычным, устрашающе-прекрасным, в свидетели — почти вся команда — наблюдали его со льда. При этом необходимо было самым быстрейшим образом эвакуировать с корабля по проложенному мостику одежду, важнейшие инструменты, дневники и карты. Кормовая часть корабля, к сожалению, не хотела подниматься, штевень в связи с этим должен был выдержать страшное давление, и мысль о гибели корабля не оставляла нас.

Примерно в 5 часов подвижка льда прекратилась, всторошенный лед отступил, и спустя час корабль, перевалившись на наветренный борт, смог соскользнуть на свободную воду. Швартовые тросы, которые были отданы, чтобы не препятствовать подъему судна, завели снова. При этом мы подошли к помпам; выяснилось, что в трюме вода на 17 дюймов. Мы занялись откачкой, и около 7 часов с радостью отметили, что с водой справились. Теперь мы могли позволить себе поужинать. Хотелось надеяться, что корабль, несмотря на ужасающее сжатие, не очень пострадал. Через полчаса, к нашему ужасу, мы снова обнаружили, что вода поднялась на два дюйма. Вновь мы встали к помпам. После получасовой работы выяснилось, что все усилия напрасны; уровень воды в трюмах не только не уменьшался, но медленно прибывал. Внимательный осмотр корабля не дал результатов — обнаружить течь не удалось, напрасно капитан и штурман пытались определить ее по звуку. Наверное, она открылась где-то в днище угольного трюма. Кроме пробоины в задней части штевня, и киль, вероятно, был поврежден, а возможно, и шпангоуты.

Довольно! Судьба «Ганзы» решена, наш добрый корабль должен погибнуть! Несмотря на сильные потрясения, мы перед этой жестокой действительностью сохраняли полное самообладание. Дом на дрейфующем к югу ледяном поле на протяжении долгой полярной ночи должен стать нашим единственным прибежищем, а может быть, и нашей могилой.

Нельзя терять ни минуты, надо продолжать работу. В 9 часов вечера снегопад прекратился, ясное звездное небо было над нами. Луна освещала пустынное ледяное поле, то тут, то там вспыхивали разноцветные зарницы северного сияния. При этом мороз усиливался. Одна часть команды осталась у помп, другая до середины ночи переносила самое необходимое с корабля на льдину.

Особенно обидно было то, что откачиваемая вода из-за наклона палубы не могла стекать через забитые льдом шпигаты, а замерзала между коробками с продуктами. Вскоре весь ют был забит льдом, выкачиваемая вода скапливалась непосредственно у помп. Чтобы создать сток, мы пробивали отверстия в фальшборте, но без особого успеха — из-за сильного мороза вода вскоре вновь

переставала вытекать. При этом лед все больше скапливался у надстроек, и вода проникала в люки. Ночь принесла измученной команде несколько часов сна, затем все насладились горячим кофе. Однако катастрофа приближалась. В 8 часов утра люди, занимавшиеся в фортике выгрузкой горючего, сообщили, что дрова уже плавают в воде. Капитан отдал приказ выключить насосы. Судно погружалось все быстрее.

В первую очередь начали переносить на лед самые необходимые предметы: постельные принадлежности, одежду, продукты и запасы угля. Молча тащили тяжелые ящики и бочки через люки на палубу. Вот тяжелейшие железные печки — они обеспечат нам теплую пищу, отопление нашего убежища и все необходимые условия для зимовки на льдине. В три часа вода уже достигла стола в каюте, и все предметы плавают. При мысли о том, что дров у нас недостаточно, мы хватаем каждый деревянный предмет и бросаем его на лед. Погружение корабля теперь почти незаметно, его, вероятно, задерживают какие-то подводные ледяные препятствия. На лед выгружается небольшой ящик с медикаментами и разные мелочи, которые в нашем будущем положении станут особенно ценными: каютная лампа, книги, сигареты, шахматы и т. д. На лед также перебрасывают паруса, которые были натянуты над палубой как крыша. Но необходимая работа все еще не закончена. Рядом с кораблем на льду валяются в хаотическом беспорядке самые разнообразные предметы; здесь же и дрожащие от мороза, борющиеся со смертью крысы. Имущество для большей безопасности (имея в виду, что льдина может расколоться) следует отодвинуть шагов на тридцать. Печки мы сразу повезли на санях к дому, чтобы они уже вечером обеспечили нас теплым кофе...

В 9 часов вечера при свете каютной лампы мы все собрались в своем новом приюте, который выглядел как страшный большой гроб.

Это был суровый, холодный лагерь, но мы, уставшие и измученные, немедленно погрузились в сон. Утром 21-го мы в первую очередь отправились к судну, чтобы раздобыть еще горючего. Котельная была уже под водой. Поэтому мы обрубали мачты и потащили их со всем такелажем на лед — эта работа заняла почти целый день. В 11 часов свалилась фок-мачта, а в 3 часа — грот-мачта, и «Ганза» являла собой безутешное зрелище гибели. В последний раз капитан и штурман взойшли на палубу, а около 6 часов они отдали концы, которые еще удерживали судно на ледовом якорю — мы опасались, что наша льдина может быть разрушена тонущим кораблем. Спасательным работам на удивление благоприятствовала погода — с вечера 19-го по 26-е было тихо и ясно. В ночь с 21-го на 22-е обломки корабля пошли ко дну на широте 70°52' с. ш. и 21° з. д., примерно в 1½ немецких миль от берега...

Медленно, но непрерывно наше ледяное поле несло на юг. Оно то приближалось к твердой земле, то снова отдалялось, что зависело, вероятно, от прилива и отлива.

Мы все больше и больше привыкали к распорядку дня, который во многом напоминал службу на корабле. В 7 часов нас будили последние ночные вахтенные. Мы поднимались, натягивали шерстяную одежду, умывались растаявшей снежной водой и наслаждались кофе с черствым хлебом. Затем начиналась напряженная работа, в которой никогда не было недостатка:

изготовление всевозможного необходимого и еще недостающего оборудования, шитье парусов, рубка дров, изготовление новой одежды из непригодной, ведение дневника и чтение. В ясную погоду вели астрономические наблюдения и производили необходимые вычисления. В час дня обед — крепкий мясной бульон составлял его главную часть, и, так как у нас не было недостатка в консервированных овощах, мы могли разнообразить пищу. Солонину и шпик использовали мало. К спиртному обращались очень редко. Только в воскресенье мы разрешали себе по стакану крепкого портвейна. Состояние здоровья в течение всей зимы было хорошее. Кроме кратковременной лихорадки у матроса Шмита и отмороженного пальца у матроса Бютнера, других недугов и болезней не было. Мы никогда не оставались бездеятельными, и распорядок дня строго соблюдался.

В начале ноября дрейф был очень значительным. Между 5 и 13 ноября он составлял ежедневно 8 миль...

Приближалось рождество — прекрасный праздник родины, и мы чувствовали себя, поскольку все были здоровы, в праздничном настроении. В течение последних дней был сильный шторм. В праздничный вечер сильный снегопад; наш дом был засыпан настолько глубоко, что следующим утром мы шагали по крыше, как по земле. Рождество отпраздновали совершенно так же, как сделали бы это дома — с ружейными залпами и пушем. Чокаясь в полночь, мы не забыли поздравить друг друга с Новым годом. Это поздравление — часто просто форма вежливости — здесь шло из глубины сердец.

Второе января принесло ужасную непогоду: шторм с норд-оста и пургу. Уже в первой половине дня почудился нам особенный странный шум, как будто кто-то скребет ногами по земле, но, поскольку это вскоре прекратилось, мы не обратили на шум внимания. После обеда, когда отдыхали, вдруг снова услышали те же самые звуки, только немного более громкие. Это было грохотанье, шарканье, треск, скрип, будто неизвестные духи орудовали под нашей льдиной. В недоумении мы выскочили из дома, полагая, что рушится наш продуктовый склад, расположенный вокруг дома. Матрос с лампой в руках заботливо предварял наше шествие. Однако, где бы мы ни освещали лампой блестящие и сверкающие ледяные стены, ничего не могли обнаружить. Неподвижно цепенели длинные ледяные сосульки, их ничто здесь не потревожило. Мы прошли весь снежный коридор перед нашим домом. Ничего нельзя было увидеть дальше чем на десять шагов, и не был слышен ни один звук, кроме рева шторма. Тем не менее мы иногда слышали то же самое тихое скрежетанье и шарканье, что и перед обедом. Попеременно, сменяя друг друга, мы ложились, прикладывая ухо ко льду, и начинали различать звуки, как будто один кусок льда с силой двигают по другому или будто вода журчит под нашей огромной льдиной. Не было никакого сомнения, что над ней нависла угроза разрушения. Если бы льдина разрушилась, наше положение оказалось бы безысходным.

Утром 4 января буря кончилась. С трех сторон край льдины был всего в 200 шагах от нашего дома. С четвертой стороны расстояние было около 1000 шагов, в то время как раньше — 3000. Расстояние до берега составляло едва ли больше двух миль.

После возникших опасностей и в связи с тем, что наш ледяной плот казался теперь гораздо менее надежным, чем прежде, было предложено предпринять попытку спастись с лодками и продовольствием на берег. В перспективе мы могли бы к весне достичь обитаемой юго-западной части Гренландии. Но, к сожалению, выяснилось, что мы не можем пройти дальше края нашей льдины, где начинается мелко раздробленный лед, настолько покрытый снегом, что уже нельзя различить ни трещин, ни щелей. Пробриться здесь на побережье казалось совершенно невозможным, и по-прежнему наша льдина оставалась единственным средством спасения.

11-го — сильный норд-ост с ужасной пургой. В 6 часов Хильдебрандт, который стоял на вахте, вошел в дом с возгласом: «Тревога!» Неописуемый грохот раздавался в непосредственной близости. С вещевыми мешками и шкурами все бросились к выходу. Но он был уже завален снегом, и мы, чтобы скорее выйти наружу, проломил крышу. Разбушевавшаяся стихия, встретившая нас, превзошла, казалось, все пережитое до сей поры. Плотно прижавшись друг к другу, едва удерживаясь на ногах, мы пытались противостоять ужасной непогоде. Вдруг прозвучало: «На льдине вода!» Окружающие нас льдины разошлись, началась сильная зыбь. Наше поле начало снова крошиться со всех сторон. Между домом и складом заготовленных дров, примерно в 25 шагах, неожиданно разверзлась трещина. Кажется, что отломившаяся часть льдины, величиной с дом, вздымаемая огромными волнами, хочет обрушиться на нас. При этом мы хорошо ощущаем, как поднимается и опускается наша собственная сильно сократившаяся в размерах льдина. Кажется, все потеряно. На отломившейся части льдины запас горючего уносится в бушующее море.

Мы попрощались и пожали друг другу руки — уже следующий миг мог стать нашим концом. Глубокая подавленность охватила всех, но люди держались спокойно. Так мы стояли или сидели на корточках около наших двух лодок целый день. Мельчайший снег пронизывал одежду до кожи. Казалось чудом, что именно та часть льдины, на которой мы находились, еще держалась благодаря своей особой прочности. Этот обломок, периметр которого составлял всего 150 футов, был как бы ядром некогда обширного поля — ему мы доверили наше спасение. К вечеру массы льда снова сплотились вокруг нас, зыбь благодаря этому прекратилась, и непосредственная опасность, казалось, миновала. Мы вздохнули с облегчением, что-то перекусили в доме и улеглись, выставив усиленную вахту. Была полночь, когда полный ужаса крик разбудил нас. «Скорей, мы несемся прямо на высокий айсберг!» — кричал вахтенный матрос. Все бросились к выходу. Мы всегда были одеты; не тратя времени на длинный снежный коридор, сорвав крышу, выбрались на воздух. Какое зрелище! Вплотную к нам, как бы вися над нашими головами, неся ледяной гигант невероятного размера. «Его пронесло», — сказал капитан. Был ли это действительно айсберг, или мираж, или высокий берег? Мы не могли решить. При огромной скорости дрейфа жуткий призрак исчез уже в следующий миг.

12-го мы смогли определить нашу широту: 65°50'7" северной широты, таким образом, за четыре дня нас отнесло на 56 миль к югу.

В 10 часов вечера 14 января во время ужасного шторма с оста вахтенный сообщил, что лед снова пришел в сильное движение. В непосредственной близости от нашего дома возникла трещина, и отломившиеся куски льда громоздились друг на друга.

Около 11 часов нам пришлось пережить мгновение, когда внезапно появившаяся трещина грозила разломить дом. При громовом шуме произошло событие, которое на первый взгляд не может вызвать ничего, кроме стыда. Только богу известно, каким образом никто не получил повреждений при паническом бегстве из дома. Мы находились на льду, без крыши над головой, во власти страшной непогоды, ожидая дня, который должен был наступить только через 10 часов.

Эта ночь была самая страшная из всего нашего полного приключений путешествия на льдине. Казалось, ей не будет конца. Холод достигал -10° . О настоящем сне, по крайней мере в лодке, нечего было и думать. Беспорядочное, беспокойное забытие одолевало смертельно усталых людей. Упакованные, подобно селедкам, мы лежали в спальных мешках. Повар нашел все же в себе силы, чтобы утром приготовить в доме кофе, и никогда, пожалуй, этот изысканный напиток не пробуждал так к жизни измученных людей, как тогда. Непогода бушевала целый день. Мы лежали в лодках, наполовину в воде, наполовину в снегу, дрожа от холода, промокшие насквозь. Ночь с 15-го на 16-е мы провели в том же безутешном состоянии, и только 16-го днем погода стала улучшаться, и мы смогли покинуть наше убежище.

Пять ночей все спали в лодках. Дня до 19-го при сносной погоде мы использовали на то, чтобы из обломков разрушенного жилища построить новое.

Несмотря на все эти злоключения, лишения, усталость и опасности всевозможного рода, настроение у людей оставалось бодрым, духом не падали. Истинно морской юмор сохранял в самые сложные моменты наш кок. До тех пор, пока у него был табак, ничто его не сокрушало. Когда 3 января страшное сжатие разрушило нашу льдину и дому угрожала опасность в любой миг пойти на дно, кок занимался починкой кофейника. «Хоть бы льдина продержалась до того времени, как он закончит починку. Ему бы хотелось еще раз вскипятить воду, чтобы перед «отбытием» мы получили немного горячего...»

Февраль протекал спокойно, погода была все время хорошая. Дрейфующий лед и айсберги, которых становилось все больше, не сокращали площадь нашей льдины. Окрепла уверенность в будущем.

Мы стали совершенно равнодушны к вещам. Самые ценные книги разрывались на самые пустяковые нужды. Золоченая рама нашего каютного зеркала давно пошла на топливо, зеркало было выброшено. Бензин и алкоголь использовались как топливо для печки. Как можно было использовать порох? Лучшие всего для фейерверка, для развеивания тоски.

В середине февраля, находясь на $64^{\circ}40'$ северной широты и примерно в 20 морских милях от земли, мы увидели в восьми милях к западу полосу открытых вод, тянущуюся параллельно побережью. Ландшафт побережья стал менее суровым. Возникало впечатление, что там могут жить люди. Солнце, которое поднималось уже на 17° , начало заметно припекать. Мы чувствовали себя

совершенно по-летнему: долой меховую одежду! Можно было увидеть кое-кого из нас с открытыми грудью и шеей, с закатанными рукавами.

Март был снежным и принес нам мало веселых дней.

В бухте Нукарпик была вынужденная остановка примерно на четыре недели. Мы находились в 2—3 морских милях от земли. В то время как лед, не задерживаясь, продолжал свой дрейф на юг, нашу льдину таскало то в южном, то в северном направлении.

В середине апреля у одного из наших людей — у Циммермана — случился приступ цинги. Ноги у него опухли. Мы приняли меры, заставили его больше двигаться на воздухе, и вскоре он выздоровел.

Утром 7 мая нас неожиданно обрадовал вид открытой воды по направлению к земле. Сильный юго-восточный ветер расчистил за ночь небо, и на рассвете дежурные услышали шум и плеск, которые могло издавать только море. Теперь нам всерьез пришлось задуматься: не пришла ли пора покинуть льдину? Пришла! Ветер и погода благоприятствовали. Все ближе и ближе подвигалась к нам полоса воды на юго-западе — ветер разъединял массы маленьких льдин и гнал их на север. В половине двенадцатого капитан^[12], который до этого момента молча наблюдал за льдом и погодой, объявил — вначале офицерам, которые все без исключения согласились, — что, по его мнению, наступил момент покинуть льдину и на лодках искать спасения на побережье. Но он бы желал разделить ответственность за решающий шаг не только с ними; он полагает, что уход со льдины и погрузка в лодки состоится на основании добровольного решения всех или по крайней мере подавляющего большинства. Это сильно укрепит веру в спасение благодаря общему напряжению сил. Насколько обоснованно это мнение, покажет будущее. Соображения капитана встретили всеобщую поддержку, и только доктор Лаубе высказал некоторые сомнения, которые, впрочем, не возымели действия. Наше решение было твердым.

После плотного обеда мы начали немедленно готовить лодки. Это была тщательная и утомительная работа. Сначала надо было вынуть находившиеся в лодках провизию, одежду, паруса, мачты, инструменты и прочее. Пустые лодки тащить через три льдины, затем перетаскивать все содержимое — частично на санях, частично на спине — и вновь загружать лодки...

С лихорадочным рвением и нетерпеливо делалась эта работа, и уже через три часа все было готово. Мы бросили последний благодарный взгляд на нашу верную льдину. Сквозь бесчисленные опасности и бедствия она за двести дней вынесла нас из страны ужаса и смерти в гостеприимные широты, дав нам мужество и надежду на скорое спасение.

Было около четырех часов дня, когда после троекратного «ура» мы подняли паруса.

Надо сказать, что китобоям не раз приходилось высаживаться на льдины, но такого длительного дрейфа еще не знала история Арктики. После гибели «Ганзы» позади остались двести дней и две тысячи километров. Но борьба за

жизнь еще не закончилась. Только два дня удалось плыть на лодках, а затем 60-километровый пояс сплоченного льда вновь преградил путь к берегу.

Вновь дрейфовали на обломке ледяного поля. Двадцатого мая приблизились к острову Илуилег и решили пробиваться к нему.

Это была каторжная работа.

Сначала, разгрузив лодки, нужно было тащить их к месту ближайшего привала. Приходилось перебираться через вздыбленные ледяные валы, причем спуск подчас был труднее подъема. Лодки то зарывались в снег, то застревали между торосами, и вновь освободить их стоило невероятных усилий. Затем их снова тащили. Когда этот тяжелый маневр счастливо оканчивался, надо было перенести все вещи. На каждого приходилось по 100—150 фунтов, и можно себе представить, как глубоко мы проваливались в снег с такой тяжелой ношей.

Конечно, корабельные шлюпки были совсем не приспособлены для путешествий по льдам. За день (а точнее — за ночь, когда немного подмораживало) удавалось пройти всего 300—500 шагов.

В ночь с 30 на 31 мая мы преодолели самый большой отрезок — 1200 шагов. Когда все лодки дотащили до места очередной стоянки, капитан, который в течение всей ночи руководил операцией и активно тянул лодку, потерял сознание.

Нас мучил голод, нас мучили сновидения, связанные с едой, а когда мы просыпались, желудок урчанием напоминал нам о трезвой действительности.

Три мили до острова Илуилег они шли пятнадцать дней!

4 июня 1870 года, преодолев за тринадцать часов последние двести шагов, экипаж «Ганзы» спустил лодки на воду, а через десять дней они вошли в широкую бухту. На берегу виднелись крыши домов — это было спасение...

К осени пленники дрейфующих льдов были уже в Германии.

ГИБЕЛЬ «ЖАННЕТТЫ»

Человечество испокон веков делится на пессимистов и оптимистов. Одни отступают при первой неудаче, других в десятое поражение только подстегивает, «Если Северный полюс вообще достигаем, — писала английская газета в 1875 году, — то до него дойдут через Смитов пролив корабли под начальством капитанов Нэрса и Маркхема».

Экспедиция была подготовлена как никогда тщательно. Отличные корабли, отборная команда — лучшие моряки Англии, запас специально разработанного продовольствия на три года. Казалось, все было продумано и все предусмотрено...

Но не «открытое море», а тяжелые льды оказались перед кораблями экспедиции у берегов Гренландии. Правда, Нэрсу удалось пробиться на «Алерте» за 82-ю параллель. Правда, отряд во главе с Маркхемом сумел, уже по льдам, достичь рекордной широты 83°20'.

И все же это было поражение. «Северный полюс недоступен!» — телеграфировал на родину Джордж Нэрс.

Недоступен?

Американский лейтенант Джордж Де-Лонг не хотел смириться с поражением. Пусть англичане думают что угодно. Есть и другие пути к вершине планеты. Не из Атлантики, а со стороны Берингова пролива начнет штурм полюса паровая яхта «Жаннетта»!

1879 год...

Уже у острова Геральд «Жаннетта» была затерта льдами. Начался дрейф. Во время сжатий корабль угрожающе кренился на борт, стонал и трещал.

«В любой момент может разразиться катастрофа, которую ничем нельзя предотвратить, — записывает в дневнике Де-Лонг. — Остается утром благодарить судьбу, что ничего не случилось ночью, а ночью за то, что благополучно прошел день. Мы живем, как на пороховом погребе в ожидании взрыва... О зимовке в полярном паке хорошо читать у горящего камина в уютном доме. Пережить ее в действительности очень тяжело — она может преждевременно состарить человека».

Почти два года продолжался вынужденный дрейф. 12 июня 1881 года судно было раздавлено льдами и скрылось под водой. К счастью, моряки «Жаннетты» успели выгрузить все необходимое: сани, шлюпки, запасы продовольствия более чем на два месяца, ездовых собак.

Они не могли рассчитывать на помощь. Тридцать три человека шли по дрейфующим льдам к побережью Сибири, к людям, к жизни. Они тащили тяжело груженные сани через нагромождения торосов. Проваливались в трещины, переправлялись через разводья. Потом плыли на двух катерах и вельботе, лавируя среди льдин...

Ровно через три месяца они высадились на маленьком островке, который назывался Семеновский. (Не ищите его на картах — к середине нашего века островок исчез, растаял. Он был сложен из ископаемого льда.)

Теперь, казалось, все трудности позади. Только 140 километров отделяло их от побережья.

«Мы все здоровы, — записал начальник экспедиции 11 сентября. — У нас нет цинги, и мы рассчитываем на будущей неделе достичь селения на реке Лене. У нас еще осталось припасов на 7 дней».

Дневник Де-Лонга:

Джордж Де-Лонг.



Де - Лонг Дж. Плавание «Жаннетты», Л., 1936.

12 сентября. В 7 час. 40 мин. тронулись в муть, держа курс к юго-западу. Востоко-северо-восточный ветер усиливается а переходит в шторм, В 21 час потеряли из виду шедший впереди нас китобойный вельбот, а в 20 часов перестали различать отставший второй катер. Шторм. У нас снесено гнездо мачты. Спустили паруса, килевая качка. Бурное море, сильный шквал, барометр быстро падает.

13 сентября. До 18 часов чрезвычайно сильный северо-восточный шторм. Бурное море. В катере набралось много воды, и у него сильный крен.

14 сентября. Барометр поднимается, волнение на море улеглось к полудню, ветер перешел к югу. Катер делает один узел — курс на запад. Второй катер и китобойный вельбот не видны.

15 сентября. Слабый южный ветер. Сильная морская зыбь, скоро, впрочем, затихшая. Эриксен в полдень определил широту. Мои руки со вчерашнего дня совсем не действуют. Мы сшили вместе обе части запасного паруса. Идем медленно, делая не более полузла.

16 сентября. В 4 часа безветрие. Глубина полтора метра. Позавтракали. Укрепили шесть весел и идем к югу. Впереди и слева вырисовывается земля. В 9 часов наскочили на мель на расстоянии больше мили от берега. До 18 часов бились, чтобы сняться с мели. Низкая и плоская линия земли тянется на восток и на запад. Наконец в 18 часов подошли к нагроможденным массам тонкого льда и пристали к ним.

17 сентября. Встали в 6 часов и позавтракали. В 8 часов снялись со льда и попробовали идти. Через несколько сот метров сели на мель. Освободились, опять мель. Сделали плот. Решили разгрузиться и пойти к берегу вброд. К 12 часам нагрузили плот палатками, кухонными плитами, ящиками, но, несмотря на прибой, который должен был поддерживать его, плот сел на мель. В 14 час. 45 мин. все, за исключением доктора, Бойда, Эриксена и меня, отправились с первой частью груза, Вода доходит до коленей. Земля в полутора милях. Вернулись в 16 час. 15 мин. Протолкнули бот ближе к берегу. Отправили

вторую часть груза (Коллинс и Сам совершенно выбились из сил и остались на берегу). В 18 час. 45 мин. команда вернулась. Снова начали проталкивать к берегу бот, протолкнули на одну восьмую мили. Затем все вышли и понесли груз к берегу.

Я высадился на берег в 20 часов. Темно, нетель. Коллинс развел хороший костер; я отправил всех, за исключением доктора. Сама, Бонда, Эриксона, на бот, а к 22 часам наше имущество было на берегу.

18 сентября. Начали разводить большой костер, чтобы обсушиться. Почва такая сырая, что за ночь мы еще больше промокли. После полудня отправил людей на бот. Они принесли спирт, всю нашу одежду, ящик с инструментами. Костер горел весь день, чтобы можно было хорошо высушить одежду. Надо готовиться к походу.

19 сентября. Я отдал распоряжение готовиться к выступлению после обеда. Мы оставляем спальные мешки. Из них можно сделать обмотки для ног.

Алексей застрелил большую чайку, и мы сварили из нее суп к ужину. Кроме того, у нас был чай и 6 унций пеммикана. В 14 час. 45 мин. выступили в поход, а в 16 час. 30 мин. стали лагерем. Груз слишком велик, а люди измучены. Ли стонет и жалуется; Эриксен, Бойд и Сам прихрамывают. Три остановки по 15 минут каждая не помогли. Плохая дорога. Всюду молодой лед, и мы идем по тонкой корке, временами проваливаясь по колено.

Мы продвигаемся вперед очень медленно. Солнце ярко светит и дает возможность определить курс. В общем, движемся к югу, но из-за мишистых болот и многочисленных озер, покрытых тонким льдом, приходится делать обходы. Эриксен задерживает нас. От частых остановок ему не легче. В 11 час. 5 мин. я был вынужден объявить общий привал, так как Эриксен совершенно выбился из сил. Прошли 4 мили. Бойд и Сам прошли их неплохо, но не могли ничего нести, у всех пропала чувствительность пальцев ног, а у некоторых даже почти всей ноги. Ужасная неделя, проведенная в катерах, сильно нам повредила.

21 сентября. Бойд и Сам шли совсем хорошо, а Эриксен лучше, чем вчера, но все еще ужасно медленно.

Сегодня 101-й день со времени гибели «Жаннетты». Что это за место? Это важный вопрос. По моему подсчету, мы теперь в 35 милях от следующей станции и в 87 милях от ближайшего поселения. После утреннего завтрака у нас остается пищи на два дня, а с нами трое больных, которые не могут пройти более 5 или 6 миль в день. Я, конечно, не могу их оставить, а они не в силах продвигаться с необходимой быстротой.

26 сентября. Встали в 5 час. 30 мин. Позавтракали в 6 час. 30 мин. (чай, 40 граммов пеммикана). Доктор сообщил неприятную новость. У Эриксона на подошве ноги язва. Он еще может ходить, но через несколько дней нога совсем перестанет действовать.

27 сентября. После холодной и бессонной ночи (почти все не спали) на рассвете выпили чай, а в 5 час. 15 мин. позавтракали — 40 граммов пеммикана. Осталось еще на одну еду. Вчера вечером мы добавили ко второй кружке чая пол-унции спирта.

У Эриксона от язвы на ноге обнажены мышцы.

Доктор не скрывает, что придется ампутировать обе ноги наполовину, а может быть, и полностью.

Я считаю, что мы в 4^{1/2} милях от места, находящегося против Сагастыря. Завтра это выяснится. К нашему удивлению, мы нашли отпечатки обуви на снегу. Они шли от воды к откосу. По словам Алексея, след свежий, не больше двух дней. С откоса вдоль реки виднеются три предмета, напоминающие хижины.

28 сентября. В 8 часов пустились в путь; в 8 час. 45 мин. первая остановка. Пройдена миля. Мы так устали, что все, не исключая меня, заснули. В дальнейшем я через каждые 20 минут делал десятиминутную остановку.

На берегу видны следы двух людей. В 11 час. 10 мин. мы подошли к хижине. Судя по остаткам еды и свежему пеплу, в ней прошлую ночь были люди.

29 сентября. Сто девятый день. Я надеялся, что наутро будет достаточно крепкий лед, чтобы пересечь реку, так как мы не можем стоять на месте, У нас нет ни бота, ни материалов для сооружения плота, хотя бы и неустойчивого. С обеих сторон нас окружает вода, а припасов только на несколько дней.

Неприятно сознавать, что мы в безвыходном положении. Состояние Эриксена становится все более тяжелым. Доктор сказал мне сегодня, что, если в ближайшее время Эриксен не попадет и обстановку, где ему будет обеспечен надлежащий уход и медицинская помощь, что возможно только при продолжительном пребывании в каком-нибудь поселении, — его жизни грозит опасность. Несколько дней тому назад у него появились симптомы, заставляющие опасаться судорожного зажатия челюстей и смерти. Действительно, трудно представить, как он может поправиться. Если мы пойдем вперед и я заставлю его идти с нами, это сократит ему жизнь.

Если же я задержусь здесь со всем отрядом, мы ненадолго продлим его жизнь, но сами рискуем погибнуть от истощения. В нашей жизни наступил критический момент. Я ничего не могу сделать.

Пока не замерзнет река или не будет сооружен плот, нельзя перебраться через реку.

1 октября. Доктор ампутировал сегодня пальцы на ноге у бедного Эриксена. Нет сомнения, что придется ампутировать все пальцы, если только Эриксен до этого времени не умрет или мы не подойдем к какому-нибудь поселению. У него остался только один палец на левой ноге.

Температура -8°. В 7 час. 30 мин, я увидел, как Ниндемманн и Алексей пересекли реку. Я сейчас же велел команде переносить груз.

Где мы теперь? Я думаю, в низовьях реки Лены. Сагастырь для нас оказался мифом. Мы видели только две старые хижины и больше ничего. Моя карта просто бесполезна. Мы должны пробиваться к югу.

3 октября. Сто тринадцатый день.

Мы не прошли еще и мили, как вдруг я провалился сквозь лед по плечи. Меня удержал только мой вещевой мешок. Не успел я выкарабкаться, как в 50 метрах от меня Гертц провалился до шеи, а за ним Коллинс по пояс.

Положение было крайне опасное. Мы обледенели, и могло оказаться, что мы отморозили ноги; тем не менее заковыляли дальше. К 15 час. 45 мин. подошли к

месту, рядом с которым должна быть хижина. Но это была только земляная насыпь. Теперь ужин. Кроме собаки, ничего не было. Я приказал Иверсену убить ее и выпотрошить.

5 октября. Сто пятнадцатый день. До прихода помощи придется ограничиться 200 граммами собачьего мяса в день.

Юго-западный шторм продолжался. У Эриксона началось омертвление ног. Операция бесполезна, да он ее, вероятно, и не выдержал бы. Иногда к нему возвращалось сознание.

6 октября. Сто шестнадцатый день. Встали в 7 час. 30 мин. Выпили по кружке спитого чая, добавив пол-унции спирта. Все очень слабы. Шторм несколько утихает. Алексей снова отправляется на охоту.

В 8 час. 45 мин. скончался наш товарищ Эриксен. Я сказал над его телом несколько слов, чтобы ободрить и поддержать команду. Алексей вернулся с пустыми руками. Слишком сильная вьюга. Что будет с нами? ...До ближайшего поселения 25 миль.

7 октября. Сто семнадцатый день. К завтраку съели последнее собачье мясо и выпили чай. Сегодня в котелок были опущены последние чаинки, и нам предстоят поход в 25 миль без всякой пищи, если не считать двух кварт спирта и щепотки чая старого заvara.

9 октября. Сто девятнадцатый день. Встали в 4 час. 30 мин. — К завтраку унция спирта в пинте горячей воды. Доктор отметил, что спирт очень полезен, так как заменяет пищу, предотвращает терзающие боли в животе и поддерживает силы. Мы расходует по 3 унции в день в соответствии с указанием доктора.

Отправил вперед за помощью Ниндемманна и Нороса. Они берут с собой одеяло, ружье, 40 патронов, 2 унции спирта. Им предписано идти по западному берегу реки до тех пор, пока они не встретят поселения; сказал им несколько слов ободрения.

Мы выступили и 8 часов, пересекли приток, провалились сквозь лед. Остановились, развели огонь, высушили одежду, В 10 час. 30 мин. двинулись дальше. Ли выбился из сил. В час подошли к берегу реки. Привал. К обеду унция спирта. Алексей застрелил трех серых куропаток; сделали из них суп.

10 октября. Сто двадцатый день. В 5 час. 30 мин, последние пол-унции спирта. В 6 час. 30 мин. послал Алексея на охоту за куропатками.

Едим куски оленьей кожи. Вчера утром съел свои обмотки для ног из оленьей кожи.

К ужину только ложка глицерина. Все обессилели и очень слабы, но не теряем бодрости.

11 октября. Сто двадцать первый день. Юго-западный шторм со снегом. Не в силах идти дальше. Вместо еды ложка глицерина и горячая вода. Вблизи не видно дров.

15 октября. Сто двадцать пятый день. На завтрак чай из кипрея и две пары старых сапог. Решили двинуться с восходом солнца.

17 октября. Сто двадцать седьмой день. Алексей умирает. День рождения Коллинса — ему исполнилось сорок лет. К закату Алексей скончался от истощения. Прикрыли его флагом.

18 октября. Сто двадцать восьмой день. Спокойный, мягкий день, падает снег. После полудня похоронили Алексея. Мы отнесли его на речной лед и прикрыли ледяными плитами.

19 октября. Сто двадцать девятый день. Разрезали палатку, чтобы сделать обувь. Доктор отправился вперед — отыскать место для нового привала, но в темноте сбился с пути.

20 октября. Сто тридцатый день. Ясно, солнечно, но очень холодно. Ли и Каак погибают.

21 октября. Сто тридцать первый день. Около полуночи обнаружили, что Каак, лежавший между мною и доктором, скончался. Около полудня скончался Ли.

22 октября. Сто тридцать второй день. Мы слишком слабы и не можем снести тела Ли и Каака на лед. Я с доктором и Коллинсом отнесли трупы за угол, так что их не видно.

23 октября. Сто тридцать третий день. Все очень слабы. Спали или лежали целый день. До наступления сумерек собрали немного дров. У нас нет обуви. Ноги болят.

24 октября. Сто тридцать четвертый день. Тяжелая ночь.

25 октября. Сто тридцать пятый день.

26 октября. Сто тридцать шестой день.

27 октября. Сто тридцать седьмой день. Иверсен свалился с ног.

28 октября. Сто тридцать восьмой день. Иверсен скончался рано утром.

29 октября. Сто тридцать девятый день. Ночью скончался Дресслер.

30 октября. Сто сороковой день. Ночью скончались Бойд и Герти. Умирает Коллинс.

На этом записи обрываются...

Отправляя Ниндеманна и Нороса за помощью, Де-Лонг предполагал, что ближайшее поселение находится всего в двенадцати милях. Но карта подвела капитана, на ней были обозначены летние поселения. Капитан не мог знать, что на зиму якуты откочевывают далеко к югу.

Ниндеманну и Норосу пришлось пройти не двенадцать, а сто сорок, миль — около двухсот пятидесяти километров. Только 25 октября они с помощью местного населения сумели добраться до крошечного поселка Булун...

Осталось досказать немного. Кроме катера Де-Лонга, с острова Семеновского вышли в путь катер лейтенанта Чиппа и вельбот Мельвилля. Катер исчез бесследно. Отряд Мельвилля сумел достичь устья Лены, а затем с помощью якутов Булуна.

Немедля Мельвилль организовал спасательную экспедицию...

Тела погибших, занесенные снегом, были найдены только через пять месяцев. Рядом с Де-Лонгом лежал его дневник. До последнего дня почерк капитана оставался безукоризненно четким.

На картах Арктики к северо-востоку от Новосибирских островов можно найти архипелаг, названный именем Де-Лонга.

УМЕРЕТЬ ЛЕГКО — ТРУДНО БОРОТЬСЯ, ТЕРПЕТЬ, ЖИТЬ

Медленно передвигался на карте флажок, отмечающий рекордную широту, достигнутую человеком. И столь же медленно, столь же нелегко доставались людям знания о природе Центральной Арктики.

В 1881 году Международная конференция ученых принимает решение о проведении Полярного года. В Арктике должны быть созданы метеостанции, задача которых — ежедневные наблюдения по специально разработанным программам.

Две станции организует Россия — на острове Сагастыр в дельте Лены и в Малых Кармакулах на Новой Земле. Две станции организуют американцы. Одной из них, самой северной в мире (форт Конгер, широта $81^{\circ}44'$), руководит лейтенант Грили.

Многое удивит современного читателя в описании этой зимовки.

Кроме эскимосов-охотников, никто из зимовщиков не имел ни малейшего полярного опыта. Все они — офицеры и матросы — не обладали необходимыми научными познаниями. На станции царила военная субординация, дух военной казенщины.

Странно читать в дневнике Грили: «Я был вынужден разжаловать сержанта Линна в рядовые за непочтительные замечания, которые он себе позволил».

Или такие записи: «3 сентября. Срок службы рядового Уислера сегодня закончился, после чего он уволен в отставку... 4 сентября. Уильям Уислер вновь поступил сегодня на службу в звании рядового».

Подобные порядки у многих вызывали протест. Доктор Пэви, например, решил не возобновлять контракт о службе в армии, а затем отказался подчиняться распоряжениям Грили, за что и был посажен под арест. А старший офицер, лейтенант Кислингбэри, был уволен в самом начале зимовки и в дальнейшем — три года! — «не исполнял более никаких обязанностей». Правда, Грили отмечает, что Кислингбэри «не раз пополнял наши запасы свежей дичью и тем принес достаточно пользы».

Так или иначе, зимовка проходила вполне благополучно. У самого Грили вера в необходимость строжайшей дисциплины сочеталась с мягкостью и снисходительностью. А главное — в нем жил дух первооткрывательства. Участники экспедиции не только пунктуальнейшим образом выполняли программу плановых научных работ, но и провели несколько санных походов. В одном из них отряд лейтенанта Джеймса Локвуда ценой невероятных усилий достиг рекордной широты — $83^{\circ}24'$.

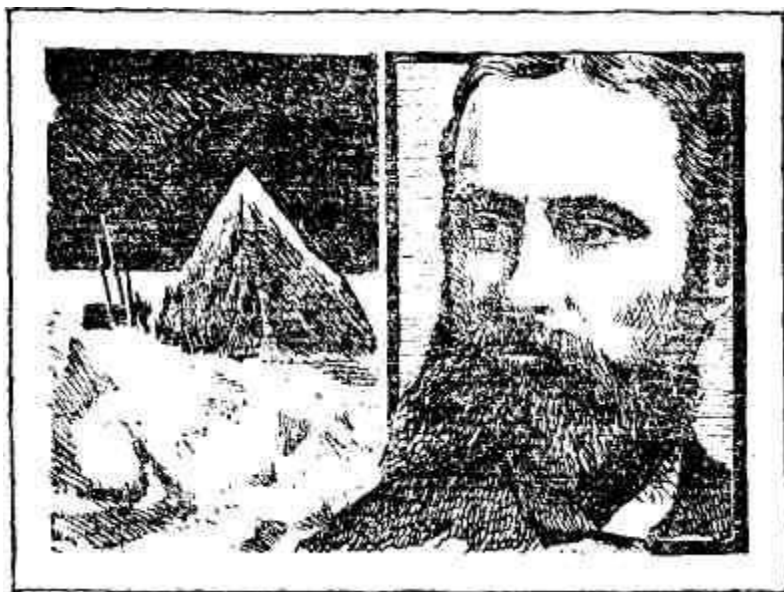
Зимовка была рассчитана на год, но пароход «Протей» не смог пробиться к форту Конгер, а еще год спустя, уже во время повторной попытки, был затерт и раздавлен льдами.

Грили не знал этого. Прошла вторая, «сверхплановая», полярная ночь, кончалось лето. Надежда на помощь таяла с каждым днем. Продуктов оставалось совсем немного, и третья зимовка могла стать роковой.

Грили решил попытаться собственными силами пробиться на юг, к датской колонии в Годхавне. Но сделать это до наступления морозов, до наступления полярной ночи не удалось. Сложенная из камней хижина стала приютом на зиму.

1883 год. Дневник Грили:

Адольф Грили.



Г р и л и А. Три года в Арктике. 1881—1884. Л, 1935.

26 октября. Сегодня последний солнечный день, за которым последуют сто десять долгих темных дней. Как-то мы проведем надвигающуюся полярную зиму? Вот вопрос, на который я не могу ответить. Вчера вечером Райс читал нам вслух обрывки газеты. Жалкая эскимосская лампа, дающая очень мало света, стояла совсем близко от чтеца. Кое-кто возражает против расхода жира для этой цели, но я твердо стою на том, что наш ум не должен оставаться совсем без пищи, иначе мы неизбежно дойдем в течение наступающих месяцев до помешательства.

Нынешний наш паек по-прежнему будет выдаваться до 1 ноября, после чего он будет понижен до 180 граммов хлеба, 120 граммов мяса, 120 граммов овощей и т. д., а всего 420 граммов пищи. При этом пайке партия может продержаться до 1 марта, когда у нас еще останется десятидневный запас, так что мы сможем переправиться С санями через пролив Смита.

27 октября. Вскрыли второй бочонок с собачьими сухарями. Всего около 25 килограммов оказалось более или менее пригодными для еды, тогда как все остальное представляло собой массу омерзительной зеленой плесени, которую доктор объявил вредной для здоровья. Поэтому я приказал выбросить ее вон. Однако и она была вся съедена без остатка некоторыми участниками экспедиции, у которых неистовое чувство голода было слишком сильно.

31 октября. Теперь мы собрали в одно место все наши запасы, находившиеся поблизости. Я, однако, решил предпринять путешествие к мысу Изабелла на 40 миль к югу с целью добыть 72 килограмма говядины, спрятанные Нэрсом в 1875 году. Это должно было дать нам около 30 дополнительных граммов мяса на человека в день, от чего, быть может, зависела наша жизнь в течение наступающей зимы.

Партия, состоявшая из Раиса, Фредерика, Элисона и Линна, отправилась в путь 2 ноября. 7 ноября, захватив с собою только сани, они поднялись на вершину мыса Изабелла.

Достав мясо из склада, путники немедленно двинулись в обратный путь, но прибрежный лед к северу от мыса Изабелла был так неровен, что лишь четырнадцать часов спустя измученная партия добралась до своего спального мешка. Они работали целый день, не выпив даже чашки чая, без всякой пищи. Элисон отморозил себе руки и ноги. «Бедный малый всю ночь кричал от боли», — рассказывает Фредерик.

Полуночь 8 ноября горячая пища несколько подкрепила их, но Элисон вновь отморозил свои с трудом отогретыe члены.

Утром 9-го числа Элисон настолько обессилел, что его товарищи должны были бросить мясо, ради которого они столько выстрадали. После 10 часов трудной борьбы они добрались с беспомощным, замерзшим человеком до нашего покинутого зимовья.

10 ноября они двинулись дальше, причем Линн шел впереди, поддерживая Элисона, тогда как двое других тянули сани, Низкая температура, доходившая до -32° , вскоре заморозила члены Элисона и склеила его веки. Фредерик говорит: «Мы старались удержать Элисона на ногах, но напрасно». Тогда они решили, что Райс должен отправиться вперед за помощью. Он прошел 25 миль за шестнадцать часов, чтобы принести нам эту ужасную весть.

Угрюмые и подавленные, выслушали мы это сообщение и стали совещаться о том, что делать. В 4 часа 30 минут утра я послал вперед Брэйнарда и Кристиансена с водкой и пищей.

«Мы старались отогреть Элисона, — рассказывает Фредерик, — но так как сами лежали совершенно беспомощные и дрожащие от холода, а бедный Элисон громко стонал от голода (его замерзшие губы не позволяли ему есть мороженое мясо) и от боли, то легко себе представить, как мы себя чувствовали.

После того как мы некоторое время оставались в мешке, последний смерзся так плотно, что мы уже более не могли повернуться и восемнадцать часов подряд вынуждены были лежать, не меняя положения, пока над нами не раздался ободряющий голос Брэйнарда.

Мы не могли выбраться из мешка тем же путем, каким залезли в него, и поэтому верхнюю часть мешка пришлось разрезать. Мы были не в силах стоять на ногах, наша одежда стала твердой, как дерево».

Руки и ноги Элисона замерзли до того, что сделались совсем твердыми, лицо бедного малого не имело в себе ничего человеческого, когда его внесли в узкие двери нашей жалкой хижины в эту ноябрьскую ночь. Всю первую неделю он жалобно молил о смерти, но затем опять сделался спокойным и веселым, несмотря на крайнюю свою беспомощность и тяжелые страдания.

17 ноября. Я стараюсь придумать способы как-нибудь развеселить и развлечь людей в течение предстоящего нам скучного времени. Так как уже по-настоящему началась арктическая ночь, которая длится без малого четыре месяца, необходимо во что бы то ни стало предохранить людей от упадка духа.

После долгих размышлений и совещаний я решил читать ежедневно лекцию, которая будет продолжаться от одного до двух часов.

13 декабря. Фредерика обвиняют в несправедливости при распределении порций. Во избежание подобных подозрений в будущем я приказал, чтобы отныне хлеб приносил сержант Брэйнард и делил на части в присутствии всей партии. Не думаю, чтобы кто-либо проявлял умышленное пристрастие при раздаче порций или удерживал излишнее количество для себя, но голод делает большинство людей болезненно подозрительными.

21 декабря. Сегодня сержанту Брэйнарду исполнилось двадцать семь лет. Я дал ему по этому случаю $\frac{1}{4}$ литра рома, сожалея, что не могу сделать ничего больше. Он всю эту зиму исполнял необычайно тяжелую работу. Его выносливость, его всегда ровное настроение и беспристрастие, с которым он распределяет пищу, оказали мне неоценимые услуги.

25 декабря. Рождество.

Все были ласково и дружелюбно настроены и выражали желание позабыть былые ссоры.

7 января. Бидербик рассказывал сегодня вечером о жизни в Германии, а я прочел после полудня лекцию о штате Миннесота.

Брэйнард обнаружил, что кто-то прорубил топором дыру в одном из хлебных бочонков и достал оттуда несколько килограммов. В обеденной смене лейтенанта Кислингбэри кто-то взял из горшка кусок сала, положенный туда поваром. Жаловались также, что по ночам, когда гасят эскимосскую лампу, кто-то выскабливает оттуда и съедает тюлений жир. Все старания открыть виновного остались без результатов.

8 января. Брэйнард совсем ослабел от непосильной работы. Я предложил увеличить его паек на 30 граммов хлеба в день, но он отказался, обещав, впрочем, уведомить меня, когда не сможет нести такой тяжелый труд без увеличения количества пищи.

12 января. Элисону исполнилось тридцать четыре года; он весел и держится изумительно хорошо, хотя обе ноги, большая часть обеих рук для него потеряны. Лейтенанту Локвуду худо.

14 января. Необходимость все время будить чужую энергию чрезвычайно ослабляет меня самого.

18 января. Кросс умер сегодня в два часа пополудни.

21 января. Брэйнард сегодня обнаружил, что кем-то украдено 12 банок молока. Чтобы рассеять уныние, вызванное смертью Кросса и потерей молока, я решил чуть-чуть увеличить выдачу тюленьего жира и хлеба, так что отныне в неделю каждый будет получать 330 граммов жира и 1700 граммов хлеба. Мое заявление об этом вызвало такую радость, которая могла бы показаться неправдоподобной всему прочему миру.

28 января. Мы начали читать вслух книгу Кейна, чей рассказ о голодной диете, которой он вынужден был придерживаться, вызывает в нас неопишуемое желание получить хотя бы половину того количества пищи, какое имели его люди. Ртуть замерзла.

31 января. Мы уже пережили три месяца тьмы при средней температуре - 30,6° и считаем, что наши испытания почти окончены, хотя солнце будет

отсутствовать еще целых шестнадцать дней. Двадцать четыре человека остались в живых, и из них двадцать два сравнительно здоровы и сильны. Одичавшие, изголодавшиеся, страдавшие, мы все же полны надежд.

3 февраля. Лейтенант Локвуд вчера казался немного сильнее, чем обычно, но сегодня производит впечатление совсем слабоумного. Он может понять то, что говорят ему, лишь после многократных повторений. Я выдаю ему добавочно по 30 граммов хлеба и мяса в день.

8 февраля. Мы сможем прожить здесь до 10 апреля, если согласимся довольствоваться 120 граммами мяса и 240 граммами хлеба в день.

12 февраля. Джюэль в глаза сказал д-ру Пэви, что тот всегда выбирает себе самые большие куски при раздаче пищи; так как этот факт был подтвержден другими свидетелями, то я распорядился, чтобы впредь повара громко называли имя того лица, которому предназначается та или иная порция.

13 февраля. Д-р Пэви и Бендер обменялись резкими словами. Немного спустя доктор поссорился с Уислером и хотел, чтобы я объявил последнему публичный выговор, но я отказался, так как все споры начинает доктор. Эти постоянные столкновения ужасно утомляют меня, хотя я сам очень спокоен и стараюсь, как только могу, мирить ссорящихся.

26 февраля. Лейтенанту Локвуду как будто немного лучше, но он не может говорить ни о чем, кроме еды.

1 марта. В общем дух партии превосходен. Весна начинается, и двадцать два человека еще здоровы, хотя очень ослабели от недостаточного питания. Только Элисон и Локвуд по-настоящему больны.

13 марта. По-видимому, судьба против нас: открытый пролив, ни дичи, ни пищи и, очевидно, никаких надежд на помощь с острова Литлтона. Мы сделали все, что могли, для собственного спасения и будем продолжать борьбу, но я готов почти сойти с ума, когда думаю о будущем. Конец никого не пугает, но страшен путь, который надо пройти, чтобы достигнуть конца. Умереть легко, очень легко; трудно бороться, терпеть, жить.

15 марта. Брэйнард убил трех куропаток весом в общей сложности около двух килограммов. Они были оципаны и разделены; клювы, лапы и внутренности — все съедено.

21 марта. Изготовлена сеть для ловли креветок.

22 марта. Райс испробовал сегодня новую сеть и принес около $1\frac{1}{2}$ литра мелких креветок. Он полагает, что сможет ловить вдвое больше ежедневно, и это будет для нас значительной поддержкой.

26 марта. Райс принес некоторое количество креветок, а также несколько других ракообразных, которых я велел сохранить для нашей научной коллекции и отмерил для этой цели $1\frac{1}{2}$ литра спирту. Я всегда старался поддерживать в людях мысль о чем-либо, кроме нашей нужды, и потому всю эту ужасную зиму регулярно производились и записывались наблюдения над барометром, термометром, направлением ветра и вообще над погодой, а теперь, уже перед самым концом, начала медленно увеличиваться наша коллекция.

5 апреля. Накануне ночью Кристиансен, один из эскимосов, некоторое время бредил; рано утром ему стало хуже, и в 9 часов он умер. Перед тем в течение целой недели ему давали изрядное количество пищи в надежде спасти его.

В воскресенье 6 апреля Линн впал в бессознательное состояние около часа пополудни и умер в 7 часов.

Около полуночи сержант Райс и рядовой Фредерик отправились на юг к заливу Бэрд с целью отыскать 40 килограммов мяса, оставленные в ноябре 1833 года.

9 апреля Фредерик заметил у Раиса признаки возрастающей слабости, Хотя ветер продолжался с бураном и снегом при температуре -16,7°, он снял с себя свой джемпер, которым окутал ноги бедного Райса. В одной фуфайке, сидя на санях, он держал умирающего товарища в своих объятиях до 7¹/₂ часов, когда Райс испустил дух. Не считая последнего получаса, время это прошло в веселых шутках, до которых Райс и Фредерик были всегда большие охотники, Это не выдумка: мы так долго глядели в лицо смерти, что она перестала казаться ужасной.

Фредерик думал, что надо просто лечь и умереть. Это было бы всего легче. Но тут он вспоминал своих голодающих товарищей, которые с нетерпением и надеждой поджидали его возвращения. Если он не придет, некоторые из них — он хорошо это знал — пожелают рискнуть своей жизнью, чтобы оказать ему помощь. Эта мысль заставила его отказаться от смерти и вернуться к нам, живущим.

Возвращение Фредерика было чудом предусмотрительности, энергии и выносливости. Он возвратил даже паек Райса, проделав всю работу с той порцией пищи, которая была отпущена ему лично...

Состояние Локвуда сильно тревожило меня, и с 6 апреля я начал выдавать ему четыре добавочных порции чистикового мяса, то есть все и даже, по правде сказать, немного больше того, что мы могли сберечь. 8 апреля он потерял сознание и много бредил вечером. Он впал в полное забытие в 4 часа утра 9 апреля в умер двенадцать часов спустя, спокойно и мирно, без страданий, как умирали все люди нашей партии.

Лейтенант Локвуд был доблестный офицер, храбрый, верный, надежный. Мужество и мягкость были самыми выдающимися чертами его характера; скромный и сдержанный по натуре, он не скоро сходил с людьми, но его личные качества неизменно внушали уважение. Именно этим качествам, а вовсе не удаче нужно приписать великие успехи, достигнутые им. Имя его останется незабвенным в истории Арктики, доколе мужество, настойчивость и успех будут казаться достойными хвалы.

12 апреля. Джюэль совсем сдал после смерти Локвуда и, несмотря на добавочное питание, умер.

14 апреля. Доктор сообщил, что мое сердце находится в очень опасном состоянии. 120 граммов добавочного пеммикана и 60 граммов хлеба выдаются мне ежедневно.

Многие члены партии не раз просили меня брать себе добавочную порцию, подобно тому, как сами они ее получали в различных случаях, когда это представлялось необходимым, но я не хотел этого. Смерть лейтенанта Локвуда и умственное расстройство лейтенанта Кислингбэри меняли положение дел.

18 апреля. Доктор представил мне подробный рапорт о состоянии здоровья всей партии. Он говорит, что следующие лица находятся в очень худом положении: лейтенант Кислингбэри, Израэль, Сэлор, Бидербик, Гардинер и Коннель, и что Уислер совсем ослаб. Он думает, что я медленно поправляюсь. На основании этого рапорта добавочная порция мне более не выдается.

24 апреля. Сегодня утром у меня был ужасный припадок, я потерял много крови и испытывал сильную боль, после чего наступило состояние крайней физической слабости. Был вынужден съесть 120 граммов добавочного пеммикана.

26 апреля. Рядовой Генри воспользовался моей болезнью и тем обстоятельством, что все другие лежали в мешках, и напился спирту до состояния полной беспомощности. Все выказывают крайнее отвращение к подобной низости.

29 апреля. Роковой день для нас. В 2 часа 30 минут Лонг вернулся и сообщил, что Иенс утонул в 11 часов 30 минут утра, погубив при этом каяк и нашу единственную исправную винтовку. Все очень опечалены смертью «малыша», потому что к нему были сильно привязаны за его добродушие, неизменную правдивость и честность.

14 мая. Сегодня обнаружилось, что кем-то украдены 150 граммов бекона, предназначенных Элисону. Два дня назад украден завтрак Лонга. Крайние лишения деморализовали некоторых участников партии, но я все время повторяю им, что мы должны умереть как люди, а не как скоты.

19 мая. Фредерик, отправившийся за льдом для сегодняшнего завтрака, тотчас же вернулся и сообщил, что он увидел медведя в нескольких метрах от дома. Лонг и Фредерик погнались за зверем, но вернулись в половине одиннадцатого, так как им не удалось приблизиться к нему на ружейный выстрел. Они были так слабы, что медведь легко обогнал их. Агония надежды и страха, которую мы переживали во время отсутствия охотников, не может быть выражена словами.

Рядовой Эллис умер в 10 часов 15 минут утра.

20 мая. Мы теперь примешиваем к похлебке стебли камнеломки. Д-р Пэви упорно и тяжело работает, добывая лед для воды, и, странно сказать, составляет коллекцию камней, покрытых лишаями. Его выносливость и энергия воистину удивительны. Я рад, что могу написать о нем что-нибудь хорошее.

23 мая. Ральстон умер в час ночи. Израэль выбрался из мешка, когда смерть еще не наступила, но я остался на месте, и меня вытащили оттуда лишь в 5 часов утра, совсем застывшего от соприкосновения с мертвецом.

Барометр разбился, и это большая неудача, ибо я надеялся, что наблюдения будут продолжаться, пока не умрет последний из нас.

24 мая. На обед мы получили пригоршню камнеломок, две или три полные ложки креветок и чай. Больные жалуются на несправедливость Шнейдера при раздаче пищи, и это, без всякого сомнения, правильно. Фредерик, которому поручено следить за ним, рапортует, что он отнюдь не поровну распределяет наши жалкие порции креветок, и потому я велел сменить его на должности

повара, Это гнусно. В нашей партии семь человек теперь совершенно беспомощны. Брэйнард надрывается на ловле креветок.

26 мая. Утром буря была так сильна, что Брэйнард не мог отправиться за креветками. В результате этой неудачи мы получили вчера вечером и сегодня утром похлебку из ремней тюленьей кожи, которыми пользовались когда-то в качестве лямок для саней. Как мы еще живы — я не знаю. Быть может, живем только потому, что твердо решили жить.

Израэль чрезвычайно слаб. Сегодня утром я дал ему ложку рома. Он просил меня об этом с особенной настойчивостью. Быть может, это было несправедливо по отношению к остальным, ибо ясно, что это уже не могло принести ему никакой пользы, так как слишком близок его конец. Однако это послужило великим утешением и облегчением для него. Я хотел бы, чтобы со мной поступили так же при аналогичных обстоятельствах. Никто не позволил себе ни малейшего замечания по поводу моего поступка.

29 мая. Брэйнард вернулся с ловли креветок изнуренный и наполовину замерзший и был вынужден лечь спать на открытом месте во время бури, так как д-р Пэви и Сэлор, занимающие его мешок, отказались пустить его внутрь. Брэйнард отнесся к этому спокойно, хотя, будучи очень утомлен, сильно страдал от холода.

2 июня, Лонг застрелил чистика, которого я велел разделить между охотниками, а потрохами мы одобрили похлебку из креветок.

3 июня. Капрал Сэлор умер сегодня утром. Д-р Пэви совсем ослаб и худо себя чувствует.

4 июня. Д-р Пэви очень слаб, но умственные способности все еще в порядке. Я имел с ним долгую беседу относительно употребления в пищу лишайников, которые растут здесь в значительном количестве. Он всегда советовал мне воздерживаться от употребления их и теперь продолжает высказывать то же мнение, утверждая, что это не принесет нам ничего, кроме страданий. Однако Брэйнард, Фредерик, Генри и Бендер советовали попробовать. Сегодня после полудня я съел приблизительно 30 граммов. Листья очень сухи и почти не имеют вкуса, но они, очевидно, питательны.

Я приказал разделить чистика между охотниками, которые едва в силах ходить, но Бендер со слезами умолял выдать ему причитающуюся двенадцатую часть и получил ее, возбудив общее презрение партии. Этому, однако, предшествовал оживленный спор, и мне показалось, что кое-кто готов позавидовать Бендеру. Поэтому я заявил партии, что необходимо любой ценой поддерживать силы охотников; если они не смогут ловить креветок, все мы погибнем сразу, а Лонга нельзя посылать на охоту, если его не будут кормить. Генри снова ворует креветок. Шнейдер и Бендер тоже подозрительны. Необходимо принять строгие меры, иначе вся партия погибнет.

5 июня. Генри снова признался мне в воровстве, и я имел с ним долгий разговор, во время которого я сказал ему, что если у него нет совести, то он мог бы, по крайней мере, иметь больше здравого смысла; совершенно очевидно, что если кто-либо из партии уцелеет, то исключительно благодаря единству и справедливости, иначе все погибнут.

6 июня. Прекрасный, теплый, ясный день. Фредерик заметил, что Генри ворует креветок из обеденного горшка, в то время как он повернулся к нему спиной. Позднее Генри признался. Он был очень нагл в своих признаниях и не выказал ни страха, ни раскаяния. Я велел расстрелять его и издал следующий письменный приказ:

«Несмотря на обещание, данное мне вчера рядовым С. В. Генри, он после этого, как сам признался, тайно присвоил ремни из тюленьей шкуры, а может быть, и какую-либо иную пищу. Это упорство и дерзость доведут партию до гибели, если им немедленно не будет положен конец. Рядовой Генри должен быть расстрелян сегодня, причем необходимо принять все меры, дабы он не причинил вреда кому-либо, ибо его физическая сила выше, нежели соединенная сила двух любых людей. Расстрел произвести двумя боевыми патронами и одним холостым. Этот приказ имеет императивный характер и безусловно необходим для сохранения наших последних шансов остаться в живых...»

Около двух часов пополудни раздались выстрелы. Все без исключения признали, что Генри заслужил это.

Позднее. Бендер умер в 5 часов 45 минут пополудни без страданий, Думаю, что смерть его была ускорена казнью Генри. Д-р Пэви умер в 6 часов пополудни. Нас осталось всего девять человек.

Я съел сегодня большое количество лишайников и нашел их весьма питательными; они, несомненно, очень приятны на вкус.

7 июня. Все креветки съедены сегодня за завтраком. Впервые запасы наши остались совершенно без пополнений. Теперь каждый собирает олений мох, лишайники и камнеломку, и это вся наша еда. Однако партия так слаба, что может собрать лишь очень немного.

8 июня. Брэйнард добыл только 1 килограмм креветок. Мы были вынуждены съесть последние тюленьи ремни с сегодняшней похлебкой, к которой примешали еще лишайники и олений мох.

9 июня. Я провел шесть часов на утесах в 50 метрах от палатки и собрал очень немного лишайников. Коннель собрал около трех килограммов камнеломки. Брэйнард добыл около одного килограмма креветок. Лонг очень слаб и болен, не мог охотиться прошлой ночью. Нет ничего на обед, кроме лишайников, чая и перчаток из тюленьей кожи. Ввиду отсутствия свежей приманки мы ловим очень мало креветок и потому питаемся только лишайниками и мхом.

10 июня. Добыли очень немного креветок. Вечером была подана лишь похлебка из лишайников, собранных Бидербиком, Шнейдером и мною. Я провел под открытым небом около пяти часов, и меня стащили со скалы совершенно окоченевшего. Похлебка из лишайников была сегодня восхитительна, потому что она впервые как следует проварилась.

11 июня. Бидербик слаб, ко пошел за лишайниками, так же как Коннель и я. Лонг сегодня вечером принес две прекрасные кайры, из которых одна пойдет в общую трапезу, а другая достанется охотникам. Наш единственный шанс состоит в том, чтобы поддерживать силы охотников и поваров; поэтому я распорядился, чтобы они ели столько добавочных лишайников, сколько сами могут собрать.

12 июня. Лонг вернулся с охоты без дичи, и Брэйнард принес печальную новость, что льдина, служившая нам для ловли креветок, раскололась и отнесена недавней бурей, так что он потерял не только креветок, но, кроме того, сети и веревку. Поэтому мы получили на завтрак только чай и то количество жареной тюленьей шкуры, которое осталось у каждого после происходившей несколько дней назад раздачи. Все неудачи этого дня сильно обескуражили нас. Гардинер умер от воспаления кишок и недоедания.

16 июня. Партия ест теперь промасленные шкуры, которые необычайно отвратительны. Все очень слабы и обескуражены. Не знаю, чем мы живем, если не считать надежды на появление корабля.

17 июня. Брэйнард почти не принес креветок. Совершенно очевидно, что мы не сможем добывать их, пока у нас не будет свежей приманки, так как тюленья шкура для этого не годится.

20 июня я отполз на несколько метров от палатки для сбора лишайников, но Коннель был не в силах последовать за мной.

21 июня. Утром ветер все еще продолжается, и Фредерик лишь с большим трудом мог сварить нашу жалкую похлебку из лишайников и согреть вареную тюленью шкуру — последние остатки промасленной и грязной pokrышки моего спального мешка.

У Коннеля ноги парализованы ниже коленей. Бидербик ужасно страдает от ревматизма. Пролит Бьюкенен вскрылся сегодня в полдень на большом протяжении от берега...

Здесь записи в дневнике Грили обрываются. К этому времени в живых оставалось только семеро...

Дальнейшие события можно назвать чудом, можно — как Грили — видеть в них «перст и милость божью». Но разве не сами люди сотворили это чудо?

Одни боролись до конца, до самой последней минуты. Другие — спасательная экспедиция — спешили им на помощь, невзирая на шторм, преодолевая тяжелые льды.

Через сорок два часа после того, как сделана была последняя запись в дневнике, к лагерю подошли два корабля. Лейтенант Колуэлл на шлюпке поспешил к берегу. Страшная картина!

«Ближе к входу лежал человек с отвисшей челюстью и остекленевшим, неподвижным взором, не обнаруживавший признаков жизни. Напротив него лежало существо, только отдаленно напоминавшее человека. Оно было без ног и без рук. К обрубку правой руки была привязана ложка. Это был сержант Элисон, жестоко пострадавший от мороза еще осенью и с тех пор беспомощно пролежавший все то страшное время, которое зимовщики провели в лагере. Рядом с Элисоном стоял на коленях, поддерживаясь руками, человек с длинной путаной бородой, глаза которого сверкали лихорадочным огнем. Он был одет в халат, превратившийся в грязные лохмотья. Голову его прикрывала красная феска. Когда он увидел Колуэлла, то слегка приподнялся и надел очки. «Не Грили ли вы?» — спросил Колуэлл. «Да, — раздался в ответ слабый голос, — я — Грили. Нас осталось семеро... Вот они тут... умираем... как подобает

мужчинам. Сделано, что надо было...» И он упал в изнеможении. Около палатки лежали непогребенные трупы умерших за последнее время товарищей. Труп расстрелянного Генри лежал поверх сугроба, совсем близко от палатки».

Из чего складывается это человеческое качество — сила духа?

На наш взгляд, простые слагаемые — честность и самоотверженность.

Быть честным — значит день за днем точно поровну делить на порции жалкий кусок хлеба или горстку креветок.

Быть честным — значит проводить порученные наблюдения до тех пор, «пока не умрет последний из нас».

И самоотверженность. В экспедициях, особенно в полярных, эгоизм недопустим. Сначала — забота о товарищах и только потом — о себе. Это и есть самоотверженность!

Джек Лондон говорил устами своего героя: «Когда двое идут по белому безмолвию, неважно, что один делает больше, а другой — меньше. Важно, чтобы каждый делал все, что в его силах».

И вот Фредерик на морозе в на ветру снимает джемпер, чтобы укрыть ноги умирающего Райса... И Брэйнард добывает пищу для всей партии, отказываясь даже от крохотной добавочной порции...

О себе Грили говорит совсем немного, как бы вскользь: «Необходимость все время будить чужую энергию чрезвычайно ослабляет меня самого».

В условиях, когда так легко мог рухнуть любой авторитет, Грили сумел его сохранить, сумел остаться руководителем.

Наверное, на первый взгляд может показаться нелепым: ежедневно — по часу, по два — они слушали лекции Грили. Умирая, при свете коптилки читали вслух обрывки старых газет.

«Я все время повторяю, что мы должны умереть как люди», — пишет Грили...

Лейтенант Колуэлл, несмотря на мольбы и ругательства, выдал спасенным лишь по несколько граммов пищи, ожидая прибытия врачей, которые, как вспоминал позднее Грили, «вновь разожгли слабую искру жизни, еще остававшуюся в нас». Только к сержанту Элисону помощь опоздала, через две недели он умер...

В Америке их встречали триумфально, президент благодарил их от имени нации. Но год спустя Грили с горечью писал: «Даже обещанные с самого начала скудные прибавки за службу в Арктике до сих пор еще не выплачены полностью, а вдовы и сироты погибших все еще остаются необеспеченными. Я был бы несправедлив к мертвым (а равно и к живым), если бы не постарался привлечь внимание к их тяжким трудам, героической выносливости и непоколебимой решимости, которые позволили водрузить американское знамя в недостижимых до той поры широтах, осуществить международную программу научных наблюдений, увеличить в степени, быть может, невиданной в нашем веке, запас сведений о физических условиях и топографии полярных стран. Люди эти умерли для достижения своей цели, и потому имена их не должны быть забыты».

БЕЗУМНЫЙ СПОСОБ САМОУБИЙСТВА ДОКТОРА НАНСЕНА

Сотнями жизней уже заплатило человечество, прокладывая путь к вершине планеты. А результаты?

Генри Гудзон, год 1607 — 80°23'.

Джеймс Локвуд, год 1882 — 83°24'.

Триста тридцать пять километров за двести семьдесят пять лет. Чуть больше километра в год...

Справедливы и мудры слова: «Мы стоим на плечах своих предшественников».

Да, наши знания накапливались веками. Опыт, которым мы обладаем, добывался многими поколениями людей. И не только победы, но и поражения складывались в копилку опыта...

В 1881 году «Жаннетта» погибла у Новосибирских островов. А через три года вещи участников экспедиции Де-Лонга были найдены... на льдине у юго-западного побережья Гренландии! Неужели существует постоянное течение, пересекающее Северный Ледовитый океан?

Молодой норвежский ученый Фритьоф Нансен выдвигает оригинальный и смелый план. Он предлагает ввести судно в лед где-нибудь к северу от Новосибирских островов и... отдалиться на волю стихий: «Если попытаться работать заодно с силами природы, а не против них, то мы найдем вернейший и легчайший способ достичь полюса».

Нансен в первую очередь ученый. Достижение полюса для него не самоцель: «Мы отправляемся не для того, чтобы отыскать математическую точку, составляющую северный конец земной оси; достижение этой точки само по себе малоценно, но чтобы произвести наблюдения в обширной неисследованной части земного шара, окружающей полюс».

Надо сказать, что Нансен — ему не исполнилось и тридцати — был уже национальным героем Норвегии. В 1888 году с пятью спутниками он впервые в истории полярных путешествий пересек таинственный ледяной щит Гренландии. Тогда правительство отказало ему в скромной денежной субсидии — пять тысяч крон. «Было бы преступлением оказать поддержку самоубийце», — писали газеты.

Теперь Нансен просит и немедленно получает триста тысяч крон.

Впрочем, понимание он встречает только на родине. Зарубежные полярные авторитеты оценивают план молодого норвежца весьма скептически.

Кто, в самом деле, может поручиться, что постоянное течение существует? До сих пор предполагалось, что дрейф льдов целиком определяется переменчивым ветром. Доводы Нансена почти у всех вызывают большие сомнения: «Доктор Нансен полагает, что белое пятно вокруг земной оси покрыто водою или льдом; я же считаю самой большой опасностью то, что почти во всех направлениях полюс окружен сушей».

«Конечно, какие-то вещи, принесенные течением, были найдены, но правильнее думать, что они принадлежат «Протею», погибшему в проливе Смита» (то есть там же — у берегов Гренландии).

«За 78° северной широты нельзя ожидать встретить даже небольшое течение, которое оказало бы влияние на передвижение судна, затертого льдом».

«Весьма сомнительно, чтобы какой-либо гидролог стал всерьез обсуждать его теорию полярных течений или какой-либо полярный путешественник присоединился к его проекту».

Но пусть даже постоянное течение существует — все равно судно неминуемо будет раздавлено льдами. Бессмысленным самоубийством называет проект норвежца генерал Грили.

Нансен говорит, что «Фрам», построенный на норвежской верфи, чрезвычайно крепок, что его подводная часть имеет необычные обводы — нечто вроде яйца. По замыслу «Фрам» должен выскальзывать из ледовых объятий.

Но авторитеты возражают:

«Никакое судно, даже будь оно сплошь построено из массивных бревен, не в состоянии выдержать сжатия тяжелых полярных льдов».

«Судно, как бы прочно оно ни было построено, не может долго противостоять разрушению, если оно предоставлено во власть полярных льдов».

«Форма его не имеет никакого значения. Оно неподвижно заключено в окружающую ледяную глыбу и составляет нераздельную ее часть. Фактически формой судна станет тогда форма той льдины, в которую оно вмерзло».

«Противостоять таким льдам не может никакая человеческая сила».

Не верили в гипотезу Нансена, не верили в его судно, не верили в силы людей:

«Не говоря уже о возможности цинги, против которой еще нет верных профилактических средств, нужно еще учесть, что на моральном состоянии экипажа скажется угнетающее влияние таких факторов, как продолжительное пребывание в тесных помещениях в течение многих месяцев полярной ночи, жестокий холод, бездействие, скука, постоянные опасности и полная неуверенность в будущем».

Только народ Норвегии, несмотря ни на что, верил своему Нансену. В глазах народа он олицетворял дух нации, дух гордых викингов, еще за 500 лет до Колумба открывших Америку.

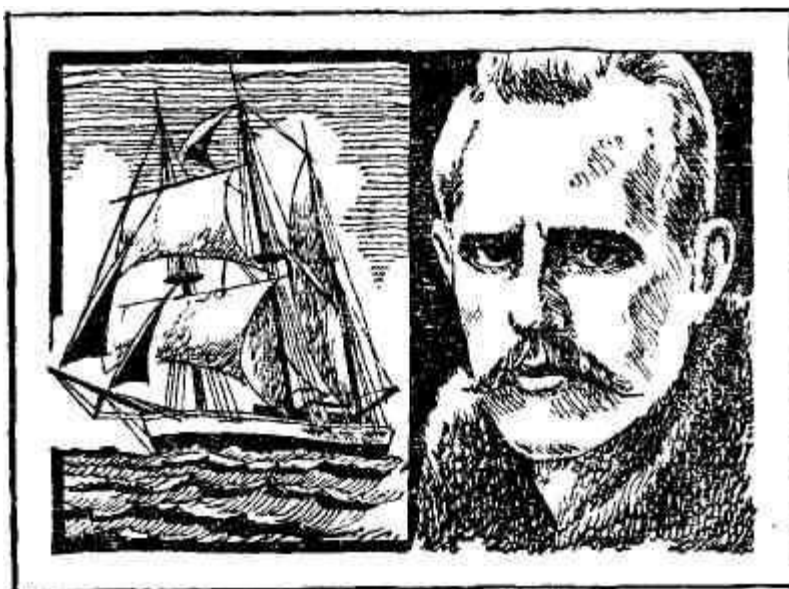
В середине июля 1893 года «Фрам» вышел в море. На его борту только норвежцы — тринадцать человек. Нансен не хочет считаться ни с авторитетами, ни с морскими суевериями.

Поначалу все складывалось удачно. «Фрам» вмерз в лед, начал дрейф и вполне успешно сопротивлялся сжатиям. Прошла одна зима, вторая. К этому времени осталась позади рекордная широта. В целом теория Нансена подтверждалась, течение несло дрейфующее судно в пролив между Гренландией и Шпицберген, но — мимо полюса.

Вершина планеты не была самоцелью, однако теперь, когда она была так близка, Нансен не смог противиться искушению. Вдвоем с Фредериком Ялмаром Иохансен, с тремя собачьими упряжками они уходят к полюсу. Они никогда не смогут вернуться на «Фрам». Смогут ли они вернуться на родину?

Записки Нансена:

Фритьоф Нансен.



Н а н с е н Ф р и т ь о ф. «Фрам» в полярном море. М., 1956.

Вторник, 26 февраля (1895 г.). Наконец настал наш день, великий день выступления в путь. Много недель прошло в неустанной работе. Собирались мы тронуться еще 20-го, но несколько раз отъезд откладывался: все еще оставалось докончить то одно, то другое или сделать лучше. День и ночь голова полна забот, ничего нельзя забыть. О, это постоянное напряжение! Ни минуты отдыха, ни на минуту нельзя сложить с себя ответственность, дать волю мыслям, помечтать. Нервы напряжены от утреннего пробуждения и до поздней ночи, когда глаза смыкает сон. Мне хорошо знакомо это состояние. Оно приходит всякий раз, когда наступает момент отправления и путь к отступлению отрезан. Но еще никогда не проходил я так полно это испытание, как теперь.

Последние ночи я не ложусь спать раньше половины четвертого или половины пятого утра. Дело не только в том, что надо взять с собой все необходимое. Ведь остается судно; командование и вся ответственность переходят в другие руки. Нужно ничего не забыть из того, что передается остающимся, не упустить из виду ничего — научные наблюдения и исследования должны продолжаться своим чередом так, как они шли до сих пор.

...Вот настал и последний вечер нашего пребывания на «Фраме». Мы собрались на прощальное собрание. Удивительно грустным образом переплетались воспоминания о прошлом, обо всем пережитом здесь, с надеждой и верой в то, что принесет с собой будущее. Спать я не ложился до самого утра: надо было послать письма и последние приветы домой на случай непредвиденного. И еще одно из последних дел — написать инструкцию Свердрупу, которому я передал командование над экспедицией...

Суббота, 23 марта. Как только Иохансен справлялся с кормежкой собак, мы немедленно вносили в палатку мешки с провизией для ужина и завтрака и свои личные вещевые мешки, тотчас расстилали спальный мешок и, тщательно пристегнув откидную полу палатки, заползали в мешок, чтобы

начать оттаивать свое платье. Занятие это было не из приятных: в течение дня все испарения тела пропитывали мало-помалу нашу верхнюю одежду и, замерзая, превращали ее в настоящий ледяной панцирь. Она становилась настолько жесткой, что если каким-нибудь образом можно было сбросить ее с себя, она стояла бы сама собой; при каждом движении одежда громко хрустела. Насколько твердой и жесткой она была, можно судить хотя бы по тому, что обшлага моей куртки за время пути натерли мне у запястий глубокие раны до мяса. На правой руке рана, по-видимому, пострадала еще от мороза, и с каждым днем она становилась глубже. Когда мы в такой промерзшей насквозь одежде забирались вечером в спальный мешок, лед начинал медленно оттаивать, и на это затрачивалось немало теплоты нашего тела. Тесно прижавшись друг к другу, мы лежали, дрожа в стуча зубами от озноба; проходил, наверно, час, а иной раз и полтора, прежде чем по телу разливалось немного теплоты, в которой мы так нуждались. Наконец, одежда наша становилась мокрой и гибкой, но, увы, ненадолго; стоило нам выползти утром из мешка, как одежда снова затвердевала. Нечего было и думать просушить ее в пути, пока стояли холода, а между тем она все больше и больше пропитывалась нашими испарениями. К тому же каждую ночь во время сна нам приходилось сушить у себя за пазухой или за поясом мокрые рукавицы, носки, стельки из осоки. Мы и без того лежали всегда, словно обложенные мокрыми компрессами. А тут еще приходилось класть мокрые холодные вещи прямо на голое тело! Но чего не сделаешь, если это необходимо. В награду утром мы могли надеть более или менее сухие вещи, что значительно улучшало самочувствие.

Но до чего нас клонило ко сну, пока мы, дрожа от холода, лежали в спальном мешке, ожидая, когда наконец поспеет ужин! Так как я исполнял обязанности повара, то волей-неволей должен был бодрствовать. Бывало, что это мне удавалось, но чаще, проснувшись, я убеждался, что все давным-давно переварилось. Когда кушанье было готово, мы с наслаждением уничтожали свои порции, лежа в мешке! Эти минуты были самыми светлыми в нашем тогдашнем существовании; мы целый день мечтали о них. Но часто так уставали, что глаза смыкались сами собой и мы засыпали, не донеся ложки до рта: рука бессильно падала вниз и пища проливалась.

После ужина мы позволяли себе некоторую роскошь, приготовляя изысканный напиток: воду такую горячую, какую только могли вынести, в которой растворяли творожный порошок сушеной сыворотки. Это питье — такой температуры, что едва не обжигало рта, — вкусом напоминало кисловатое кипяченое молоко. Мы находили его чудодейственным и чрезвычайно укрепляющим; оно согревало нас с головы до пяток... Затем мы зарывались поглубже в спальный мешок, возможно плотнее стягивали его и, тесно прижавшись друг к другу, быстро засыпали сном праведных. Но и во сне мы продолжали тащить нарты и погонять собак: «На север! На север!» Меня не раз будили возгласы Йохансена, кричавшего во сне: «Пан! Баррабас!», «Гремучая змея! Ну же, вперед. дьяволы!», «Уу-у-у, чертово отродье!», «Сасс, сасс!..»^[13], «Ну, теперь все полетит к черту!..» — и он опять засыпал.

Когда мы согревались, нам обоим казалось, что в мешке довольно уютно; но, насколько было тепло на самом деле, можно видеть из того, что, проснувшись однажды ночью, я почувствовал, что концы пальцев на руках отморожены.

А собаки спали прямо на снегу перед палаткой!

Утром мне, как повару, приходилось вставать пораньше, чтобы приготовить завтрак. На это уходило около часа. Один день мы завтракали шоколадом, бутербродами и пеммиканом; другой — кашей из пшеничной муки с маслом, овсянкой или чем-нибудь в этом роде. Запивали кипятком с творожным порошком. Когда завтрак был готов, я будил Иохансена; мы садились, не вылезая из спального мешка, и, разостлав у себя на коленях вместо скатерти одно из шерстяных одеял (это называлось «накрывать на стол»), на нем сервировали завтрак. Подкрепившись, делали записи в дневниках, и... наступало время трогаться в путь. Но какими усталыми мы себя чувствовали! Как часто готов я был отдать все на свете, только бы снова заползти в мешок и проспать там еще целые сутки. Это представлялось величайшим счастьем. Но нужно было спешить на север, все дальше на север! Мы одевались и выходили на мороз...

Среда, 3 апреля. Лед впереди, по-видимому, не сулит ничего утешительного. Эти торосы способны привести в отчаяние, и нет никакой надежды, что лед когда-нибудь станет лучше. В полдень я вышел сделать меридиональное наблюдение; оно показало, что мы находимся под 85°59' северной широты. Поразительно! Неужели не дальше? Мы напрягаем, кажется, все силы, а расстояние до полюса не уменьшается. Я всерьез начинаю сомневаться, что нам удастся сколько-нибудь значительно продвинуться на север. Я давно уже понял, что по такому льду с нашими собаками самого полюса не достигнуть и даже не приблизиться к нему. Если бы у нас их было побольше! Придется повернуть назад — днем раньше или днем позже. Но не с большей ли пользой мы употребим время на Земле Франца-Иосифа, чем блуждая по этому плавающему льду? Мы имели полную возможность его хорошо изучить, у самого полюса он вряд ли иной, чем здесь. Мы не можем надеяться пройти сколько-нибудь значительное расстояние прежде, чем время заставит нас повернуть назад. Нет, несомненно, нам нечего ждать дальше.

...Меня все больше и больше занимала загадка: почему мы недвигаемся к северу? На ходу я не переставал высчитывать. Я прикидывал в уме пройденное за прошедшие дни расстояние; но сколько ни старался, приходил к одному и тому же выводу: если предположить, что лед неподвижен, мы должны были бы находиться дальше 86° северной широты. Вскоре мне стало ясно, что лед движется к югу и что этот капризный, прихотливый дрейф, зависящий от ветров и течений, и есть самый злейший наш враг.

Пятница, 5 апреля. Вчера наш поход начался в три часа утра. Лед по-прежнему скверный, с тяжелыми барьерами и полыньями. Полыньи с неровным льдом, запорошенные снегом, представляют наихудшее препятствие. Идешь словно по бесконечным моренам, Каждая такая полынья отнимает невероятно много времени: сначала чтобы найти какой-нибудь переход, потом чтобы перебраться через торосы со всеми пожитками. А в довершение всего провалишься еще в воду, как, например, я вчера дважды. Но если мне трудно

пролагать дорогу и перетаскивать одну нарту, то Иохансену труднее: на его попечении двое нарт. Их тяжело поднимать даже на небольшие неровности и бугры, не говоря уже о торосах. Но в этом парне добрая закваска, он не сдаётся. Третьего дня он опять обеими ногами ушел по колено в полынью, Я бежал впереди на лыжах и не заметил, что лед ненадежен. Иохансен следовал за мной без лыж, рядом с санями, и вдруг лед подался под ним, и он провалился. К счастью, он ухватился за нарты, и собаки, продолжавшие бежать вперед, вытащили его. Такое купание теперь тем более неприятно, что нет никакой возможности ни высушить, ни переменить одежду, и приходится шагать в ледяном панцире, пока он не высохнет на теле, а этого ждать при таком морозе довольно долго.

Понедельник, 8 апреля. Нет, лед не улучшается, а делается все хуже, и мы не находим пути.

Я прошел на лыжах порядочное расстояние к северу, но никакой возможности продвинуться хоть сколько-нибудь вперед не обнаружил. С самого высокого тороса я видел, насколько хватал глаз, все те же ледяные нагромождения. До самого горизонта тянулся бесконечный, покрытый снегом каменный хаос. Мало смысла продолжать идти дальше; результаты слишком малы, а жертвуем мы для них драгоценным временем. Если по направлению к Земле Франца-Иосифа такой же лед, у нас хватит времени с ним ближе познакомиться. Я решил остановиться и повернуть отсюда к мысу Флигели.

На этой самой северной нашей лагерной стоянке мы устроили торжественный обед. Наевшись досыта, заползли в свой любимый спальный мешок, ставший нашим верным другом и убежищем.

Меридиональное наблюдение показало, что мы должны находиться примерно под $86^{\circ}10'$ северной широты.

Пятница, 17 мая. $-10,9^{\circ}$ (минимальная температура -19°). Итак, сегодня 17 мая^[14]. Я был уверен, что в этот день мы будем где-нибудь вблизи берегов.

Вышло иначе. Лежа в спальном мешке, я думаю о том, какие у нас сейчас на родине торжества; воображаю себя среди детских процессий и людского потока, который течет в этот час по улицам города, — радость светится в каждом взоре. О, как все там дорого сердцу и как красиво! Посмотреть бы на развевающиеся красные полотнища флагов на фоне голубого весеннего неба! На солнечные блики, падающие сквозь светло-зеленую молодую листву! А мы лежим на плавучем льду, не зная хорошенько, где находимся, как далеко от нас неизвестная земля, на которой мы надеемся найти пищу для поддержания своего существования и по которой хотим пробиться на родину.

Вчера выдался тяжелый день. Погода стояла прекрасная, солнечная, путь был превосходный, лед хороший, и мы с полным правом могли ожидать успешного перехода, если бы не собаки. Они беспрестанно останавливались, и тому, кто шел впереди, приходилось трижды проделывать один и тот же путь: сначала вперед, чтобы найти дорогу и проложить след, потом второй раз — назад и, наконец, в третий раз по тому же пути вперед, погоняя собак; таким образом движемся, конечно, медленно. По совсем гладкому льду собаки еще кое-как тащатся, но на первой же неровности останавливаются. Вчера я

пробовал сам впрячься в нарты вместе с ними. Дело пошло немного лучше. Но лишь только начинается более тяжелый лед, не помогает и это.

Все же мы пробираемся вперед вопреки всему и в конце концов завоюем победу. Сейчас мы сочли бы самой большой наградой, если удалось бы достигнуть земли и берегового припая без этих проклятых полыней. Вчера встретили их четыре — и все большие. Первая, перед которой пришлось остановиться еще позавчера, не причинила особых хлопот. Потом некоторое время пробирались по сноному льду — не очень хорошему, но и не слишком плохому, хотя и на нем то и дело попадались участки чистой воды и торосы. Но затем перед нами протянулась ужасная полынья, которая вынудила предпринять длинный обход.

Пятница, 24 мая. $-7,4^{\circ}$ (минимальная температура $-11,4^{\circ}$). Вчера у нас был самый трудный день за все время. Полынья, которая вынудила нас позавчера остановиться, оказалась хуже всех прежних. После завтрака, в час ночи, пока Иохансен занимался починкой палатки, я побрел вперед на поиски перехода, но, проблуждав часа три, так ничего и не нашел. Оставалось только идти вдоль полыньи на восток в надежде, что где-нибудь в конце концов найдется переход. Но поиски эти длились много дольше, нежели мы предполагали. Когда подошли к месту, где полынья как будто кончалась, лед там трескался во всех направлениях, вдоль я поперек; льдины стремительно насккивали одна на другую и крошились — о безопасном переходе нечего было и думать. Там, где я минуту назад еще мог перейти, в следующий момент (когда я приходил вторично с собаками и нартами) лежала открытая полынья. Мы карабкались со льдины на льдину, насколько было возможно, уклоняясь все дальше и дальше на восток, чтобы как-нибудь пройти этот хаос. Под ногами и вокруг нас все время происходили сжатия, и вывертываться было нелегко. Много раз мы думали, что вот наконец прошли — и тут же перед нами открывались еще худшие полыньи и трещины. Порой можно было прийти в отчаяние.

Среда, 7 августа. Наконец-то у самой земли, наконец-то плавающие льды, а вместе с ними и все мытарства и тяготы остались позади; перед нами открытая вода — надо надеяться, вплоть до самой земли. Вдали, тускло отсвечивая, отвесно поднималась из воды окутанная туманом стена ледника. Какая радость захлестнула наши сердца при этом зрелище! Все мучения теперь остались позади, перед нами лежал водный путь до самого дома, к свету и радости.

Теперь оставалось снарядить каяки для морского перехода. Конечно, лучше всего было бы грести каждому отдельно, но если поставить на палубы каяков тяжелые нарты, такое плавание оказалось бы довольно трудным. Бросить нарты мы не решились, так как они могли еще нам пригодиться. До поры до времени не оставалось ничего другого, как по обыкновению связать покрепче поставленные рядом каяки, укрепить их пропущенными под стропы лыжами а поставить поперек нарты — одни на носу, другие на корме.

И вот все было готово, мы тронулись в путь. Истинное удовольствие скользить по воде в каяках и слушать, как мелкие волны плещутся у борта. Два года мы не видели перед собой такой обширной водной поверхности. Пройдя немного на веслах, решили воспользоваться попутным ветром. Над плотом

поднялся парус. Мы спокойно плыли к земле, к которой так долго и с таким трудом стремились.

28 августа. Дело шло к осени, я окончательно решил зазимовать здесь.

Благоразумнее было немедленно начать готовиться к зимовке, пока еще кругом вдоволь дичи, да и место для зимовки было тут неплохое.

Прежде всего мне хотелось добыть моржей, которых в первые дни было немало возле нас на льду; теперь они, как назло, пропали. Впрочем, море кишело ими; день и ночь слышны были рев и сопение этих зверей... Мы могли еще как-либо обойтись без мяса, а запастись на зиму топливом было, безусловно, необходимо. Когда работа была наконец, закончена и у нас на берегу выросли две громадные кучи сала и мяса, хорошо прикрытые толстыми моржовыми шкурами, мы почувствовали немалое удовлетворение...

С радостью могли мы наконец 7 сентября приняться за постройку хижины. Мы облюбовали по соседству хорошую площадку на пригорке и с этого дня каждое утро, как настоящие рабочие, шагали туда на работу с ведром питьевой воды в одной руке и с ружьем в другой. Мы выламывали камни из морен и сносили их в одно место; потом выровняли площадку и сложили, как умели, стены. Орудий у нас было немного, по большей части мы пользовались голыми руками. Обрезок полозьев служил рычагом, и мы выворачивали им крепко смерзшиеся камни, когда не в силах были сделать этого руками. Лыжной палкой с железным наконечником разрыхляли гравий на площадке. Заступ сделали из лопатки моржа, привязав ее к обломку лыжной палки. Кирку изготовили из моржового клыка, прикрепив его к перекладине от нарт. То были жалкие орудия, но терпение наше преодолевало все трудности, и на площадке мало-помалу вырастали прочные стены из камней, уплотненные щебнем и проконопаченные мхом...

После целой недели усердной работы стены хижины были готовы. Они были невысоки, поднимались едва лишь на один метр над поверхностью земли. Но между ними мы вынули столько земли, что хижина будет достаточно высока: во всяком случае, в ней можно будет стоять. Теперь дело за крышей; но соорудить ее задача нелегкая. Кроме найденного нами на берегу бревна да моржовых шкур, других материалов у нас не было. Бревно было толщиной а 12 дюймов. Иохансен, провозившись с ним целый день, кое-как обтесал его с помощью нашего маленького топора. С немалым трудом втащили бревно наверх и водрузили поверх стен, как матицу.

Шкуры были такие длинные, что пришлось их перекинуть с одной боковой стены хижины через матицу на противоположную стену. Из моржовой кожи мы нарезали ремней и на них к обоим концам шкур подвесили большие тяжелые камни; и тогда шкуры вытянулись до нижнего края стен. Затем поверху наложили на крышу камни. И опять же камнями, мхом, обрезками шкур и, наконец, снегом плотно заткнули все щели. Оставалось еще соорудить каменные скамьи для сна и приладить «дверь» к входному отверстию. Оно было сделано в стене, в одном из углов хижины. К нему вел вырытый в земле короткий проход, накрытый сводом из льдин, подобный тому, как устраиваются входы в эскимосские хижины. Нам не удалось вырыть проход такой длины, как хотелось, — земля промерзла и стала слишком твердой для

наших самодельных орудий. И высота прохода была невелика, пробираться по нему в хижину приходилось ползком на четвереньках.

Хижина была немногим больше десяти футов в длину и около шести в ширину. Укладываясь в ней поперек, я упирался головой в одну стенку и ногами в другую. Но и тогда все-таки можно было немножко двигаться, а на середине я мог стоять, выпрямившись во весь рост.

В одном углу хижины мы устроили небольшой очаг, на котором готовили еду. В крыше над ним вырезали в моржовой шкуре круглое отверстие, а из медвежьей шкуры устроили заслонку. Вскоре, однако, понадобилось устроить трубу, чтобы ветер не гнал дым обратно в хижину, иначе чад в ней становился нестерпимым. Единственными строительными материалами были теперь лед и снег; из них воздвигли на крыше великолепную трубу, которая отлично исполняла свое назначение и давала хорошую тягу. Понятно, такая труба не могла быть особенно прочной; с течением времени отверстие в ней расширялось от нагрева, бывало и так, что из трубы капало прямо в очаг. Но в таком строительном материале, как снег и лед, недостатка не было, и обновлять трубу было нетрудно. Это понадобилось сделать в течение зимы дважды. В местах, особенно подверженных воздействию огня, укрепили трубу кусками моржового мяса, костями и т. п.

Меню наших трапез упростилось до предела. Утром готовили бульон из медвежатины и съедали вареное медвежье мясо, по вечерам лакомились медвежьими бифштексами. Обеда у нас не было. Зато за завтраком и ужином каждый раз съедались огромные порции, и, странное дело, эта однообразная пища никогда нам не надоедала, и мы всегда поглощали ее с волчьим аппетитом. Иной раз мы или прибавляли к мясу кусочки сала, или обмакивали мясо в топленое сало. Но чаще подолгу довольствовались одним мясом. Если вдруг приходила охота поестъ жирку, попросту вылавливали несколько поджарившихся кусочков сала из ламп или съедали шкварки от сала, которые оставались в лампе после горения; мы называли их пирожными, находя необычайно вкусными, и не раз мечтали, как восхитительны они были бы, если бы чуточку посыпать их сахаром...

В общем, нам в хижине жилось неплохо. Благодаря жировым лампам удавалось поддерживать в середине ее температуру примерно на точке замерзания. У стен было значительно холоднее, и сырость осаждалась на них красивыми узорами инея. Стены совсем побелели, а свет ламп, отражаясь от них, зажигал искрами тысячи кристаллов, и в хорошие минуты можно было вообразить себя в мраморных чертогах. За эту красоту приходилось, однако, дорого расплачиваться: при перемене погоды или когда мы много жарили и варили, со стен ручьями текла вода, между прочим, прямо в наш спальный мешок.

Мы поочередно несли обязанности повара — каждый в течение недели, и только это одно, в сущности, и разнообразило жизнь: вторники, когда один из нас кончал, а другой начинал стряпать, служили вехами, по которым определяли время. Мы постоянно подсчитывали, сколько «поварских» недель осталось еще до того момента, когда можно будет весной тронуться в путь. Я надеялся, что успею за зиму многое сделать: обработаю свои наблюдения и

заметки, напишу отчет о нашем путешествии. Но сделал я ничтожно мало. Мешали не только скудный мигающий свет жировой лампы и неудобное положение — писать приходилось лежа на спине или сидя и ерзя на острых камнях, — вся окружающая обстановка отнюдь не располагала к работе.

Мозг работал вяло, и я никогда не чувствовал охоты писать что бы то ни было. Быть может, это зависело также от того, что записи невозможно было сохранить чистыми. Стоило только взять в руки лист бумаги, как на нем появлялись темно-бурые жирные пятна от пальцев; заденешь бумагу краем одежды, образуется темная полоса. Записи мои за это время приобрели отвратительный вид. Это в буквальном смысле слова «черно книжие». Каким восхитительным представлялось нам то время, когда мы снова сможем писать на чистой, белой бумаге черными чернилами! Часто я сам с трудом разбирал свои карандашные заметки, сделанные лишь накануне.

Жизнь была так однообразна, что мало о чем приходилось писать. День за днем приходили и исчезали одни и те же мысли. В них было не больше разнообразия, чем в наших разговорах. В сущности, сами пустота дневника дает полное представление о нашей жизни за девять месяцев зимовки.

Только 19 мая норвежцы двинулись на юг. Через месяц на мысе Флора они совершенно случайно встретились с английской экспедицией, а 13 августа 1896 года корабль уже доставил их на родину. Через неделю в Норвегию вернулся и «Фрам»...

Уже на склоне лет, выступая перед молодежью, Нансен говорил: «Разрешите мне выдать один секрет по части так называемых счастливых предприятий, которые случались и в моей жизни. Этим самым я думаю дать вам действительно хороший совет. Поступайте так, как дерзал я: сжигайте за собой корабли, разрушайте позади себя мосты. Только в таком случае для тебя и твоих спутников не останется другого выхода, как только идти вперед. Ты должен будешь пробиться, иначе ты погибнешь».

Нансен был удивительным, разносторонне талантливым человеком.

В девятнадцать лет на чемпионате Норвегии по конькам он занял второе место вслед за будущим чемпионом мира Поульсенем, потом двенадцать раз побеждал в марафонских лыжных пробегах. Он был талантливым художником (в этой книге вы найдете рисунок самого Нансена) и выдающимся ученым — доктором зоологии и профессором океанологии.

Но главный его талант — человечность. В 1920 году Фритьоф Нансен становится Верховным комиссаром только что созданной Лиги Наций. Он заботится о возвращении на родину сотен тысяч пленных, оставшихся на чужбине после окончания первой мировой войны. Заботится о судьбе греческих и армянских беженцев.

Молодая Республика Советов, едва покончившая с интервенцией, задыхалась тогда в хаосе послевоенной разрухи, в тисках экономической блокады.

Голод в Поволжье. С трибуны Лиги Наций звучит набатом голос Фритьофа Нансена:

«В этот самый момент 20—30 миллионам людей угрожает голодная смерть. Если через два месяца не придет помощь, участь их решена. Но правительства отказали в кредитах. Я не верю в то, что это правильно. Я не верю в то, что это мудро. Я могу сказать только одно — это роковая ошибка.

Вокруг кишат гнусные лживые слухи. Про первый поезд, отправленный в Россию, говорили, что он разграблен Красной Армией. Это ложь. И тем не менее ее вновь и вновь повторяют европейские газеты.

Я знаю, чем руководствуются эти люди. Это — боязнь, что наша деятельность укрепит Советскую власть. Пусть погибнет лучше 20 миллионов людей, чем помогать Советскому правительству... Они не в состоянии раздобыть необходимые 5 миллионов фунтов стерлингов. Все вместе они не могут дать для голодающих в России половину той суммы, которую стоит современный дредноут!

Именем человечности, именем всего благородного... я призываю правительства, народы Европы, весь мир оказать помощь. Спешите, действуйте, пока еще не поздно!»

Все свои сбережения и Нобелевскую премию мира сам Нансен отдает голодающим Поволжья. Он собирает частные пожертвования, организует бесплатные столовые, показательные сельскохозяйственные коммуны.

Председатель IX Всероссийского съезда Советов Михаил Иванович Калинин в 1921 году подписал Почетную грамоту. В ней говорилось: «Русский народ сохранит в своей памяти имя великого ученого, исследователя и гражданина Ф. Нансена, героически пробивавшего путь через вечные льды мертвого Севера, но оказавшегося бессильным преодолеть безграничную жестокость, своекорыстие и бездушные правящих классов капиталистических стран».

Ромен Роллан, близко знавший Фритьофа Нансена, назвал его «единственным европейским героем нашего времени».

МЫ БУДЕМ ЛЕТАТЬ, КАК ОРЛЫ

Еще не поднялся в небо аэроплан, еще не придуман дирижабль. Единственный известный летательный аппарат — неуправляемый воздушный шар — не более чем игрушка стихий, мыльный пузырь в безбрежном океане. А Соломон Август Андрэ, никому не известный инженер Стокгольмского бюро патентов, мечтает покорить на воздушном шаре полюс.

Кто он — безумец? Романтик?

Андрэ был физиком. Не только по профессии, но и по своим «антиромантическим», если так можно выразиться, убеждениям. Рассказывают, что для него не существовало ни музыки, ни живописи, ни изящной литературы. Однажды его спросили: читал ли он какой-то роман?

— Нет, — покачал головой Андрэ. — Я в детстве читал приключения барона Мюнхгаузена. Но ведь это одно и то же.

Он признавал только научную литературу. Он фанатично верил в будущий прогресс техники, в ее безграничные возможности. Прибавьте к этому

огромную трудоспособность, неутолимый, ненасытный интерес к естествознанию, не знающую преград настойчивость.

По мнению Андрэ, для полета на полюс необходимо построить воздушный шар грузоподъемностью около трех тысяч килограммов. Это вполне выполнимо. Труднее добиться непроницаемости оболочки. По расчетам, шар должен продержаться в воздухе не менее тридцати суток. И главное — необходимо, чтобы шар был хотя бы в какой-то степени управляем. Может, использовать паруса?

Обычный шар всегда движется со скоростью ветра. Использовать же паруса для лавирования возможно только в том случае, если скорость шара будет меньше скорости ветра.

Андрэ предлагает искусственное «торможение». По его замыслу, полет должен проходить на высоте около 150 метров. Длинные канаты, гайдропы — их общая длина достигала 1000 метров, а вес 850 килограммов, — должны волочиться по земле (или по льду), замедляя движение. Тогда парус будет работать! Кроме того, гайдропы обеспечат «автоматическую» регулировку высоты. Чем выше, тем длиннее висящая в воздухе часть гайдропа, тем тяжелее становится шар и неминуемо снижается.

А что делать, если гайдроп зацепится за торос?

«Эта опасность, — писал Андрэ, — была и остается главным доводом критики. Постоянная ссылка на нее заставила меня сконструировать так называемые винтовые швы — изобретение, не лишнее, может быть, некоторого остроумия, но, по моему мнению, совершенно ненужное».

Если бы Андрэ остался при своем мнении...

В пробных полетах шведский инженер, используя гайдропы и паруса, действительно добивался отклонения шара на 30—40° от направления ветра. Вообще, к 1897 году Андрэ был уже опытным воздухоплателем. В одном из полетов он поднялся на высоту 4387 метров, а затем пролетел 400 километров с рекордной скоростью — 107 километров в час.

Все девять предварительных полетов Андрэ выполнил в одиночку — тоже своеобразный рекорд. Но для путешествия к полюсу он избрал двух товарищей — Нильса Стриндберга и Кнута Френкеля.

Воздушный шар, построенный на частные пожертвования, Андрэ назвал «Орлом». К сожалению, добиться необходимой непроницаемости оболочки так и не удалось. Впрочем, воздухоплателей это не смущало: «Погода для путешествия как раз такая, на какую мы надеялись, а шар уже не станет лучше, сколько еще заплат на него ни сажай».

На случай вынужденной посадки и возвращения по дрейфующим льдам был взят запас продовольствия на три с половиной месяца, лодки, сани. Мир еще не знал радио, и возвестить о покорении полюса должны были... почтовые голуби. Тридцать шесть голубей презентовала путешественникам стокгольмская газета «Афтонбладет». Кроме того, Андрэ взял несколько буйков, которые воздухоплатели предполагали сбрасывать во время полета, вкладывая в них записки.

11 июля 1897 года. 13 часов 46 минут. Бухта Вирго, Западный Шпицберген. Старт!

Раскачиваясь из стороны в сторону, воздушный шар медленно поднимается. Гайдропы скользят по воде, оставляя широкую борозду. Вот воздухоплаватели уже над серединой бухты, высота более 50 метров. Внезапно шар резко ныряет вниз, так что гондола чуть ли не наполовину погружается в воду. С берега видно, как лихорадочно выбрасывают Андрэ и его товарищи мешки с балластом. Шар резко взмывает вверх.

— Канаты остались на берегу! — неожиданно кричит один из матросов...

Гайдропы, предварительно растянутые по берегу, были, видимо, перекручены. И вот теперь, во время старта, две трети длины гайдропов просто-напросто отвинтились. «Остроумное соединение», навязанное Андрэ критиками, подвело.

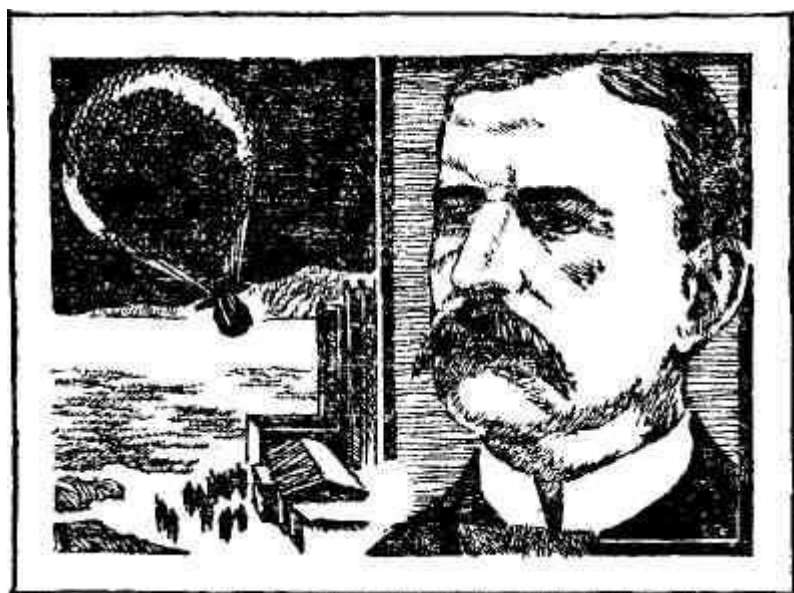
Весь предварительный план нарушен, шар уже неуправляем. «Орел» уносит воздухоплавателей в бескрайние ледяные просторы — туда, где никто не сможет помочь им в случае катастрофы...

Конечно, Андрэ мог немедленно опуститься. Но это было отнюдь не в его характере.

Первый в истории полет над Северным Ледовитым океаном начался...

Из дневника Андрэ.

Соломон Андрэ.



Гибель экспедиции Андрэ. Л.—М., 1931.

11 июля.

Четыре почтовых голубя, выпущенные в 5.40 пополудни гринвичского времени, полетели в западном направлении. Мы находимся сейчас надо льдом, сильно разреженным во всех направлениях. Погода великолепная. Настроение превосходное.

12 июля.

3.51^[15] утра. Скорость 0,4 м в сек.

3.58. Туман немного поредел, и шар значительно поднялся. Много из того, что мы считали открытой водой, вероятно, было просто льдом, свободным от снега и покрытым водою.

4.08. Движение продолжается непрерывно. Я увидел глупыша, кружившего возле нас. Он не обнаруживал страха.

4.13. Снег на льду светлый, грязно-желтый. Шкура полярного медведя такого же цвета. Лед сжат несильно или, вернее, совсем не сжат. По нему можно ехать на лошади и в санях, если поверхность твердая. Земли нигде не видно. Но горизонт неясен. Поистине необычайный ночной полет. Я прозяб, но не хочу будить обоих спящих. Им надо отдохнуть.

Когда шар снижался, канаты расположились неправильно, а вследствие этого гондола идет задом наперед и паруса прижимают шар книзу. Это жаль...

4.28. Скорость 0,8 м.

В 5.08 утра сделан первый фотографический снимок.

Морской заяц (морж?). Два таких показались. Один испугался, другой нет. Лед изрезан каналами с незамерзшей водой. Гондола теперь часто снижается до 15—20 м высоты.

5.26. Скор. = 1,4 м/с.

Все небо покрыто тучами, и так было все время с тех пор, как меня разбудили.

В 5.58 шар остановился, в 6.18 он продолжал стоять.

В 6.23 совсем близко от гондолы появился глупыш. Шар тронулся только в 6.40.

Кофе сварился за 18 минут.

5.08 пополудни. Лед сжат сильнее, иногда совсем.

8 «туше»^[16] за 30 минут.

«Хоть бы поесть спокойно».

5.23. Длинный водяной канал.

Два «туше» за 30 мин.

Лед сжат. Никаких правильных направлений.

6.33. Непрекращающийся густой туман и толчки каждые 5 минут.

Настроение хорошее.

Местами сильно сжатый лед.

7.02. Скор. 3,2 м. Лед крупнее и еще больше сжат, чем до сих пор.

8.43. Лед ровнее, туман густой по-прежнему.

8.53. 1,75 м в сек, «Туше» каждую минуту или через минуту. Задеваем землю и итемпелюем приблизительно через каждые 50 метров.

В 10.01 шар остановился при скорости ветра 4,5 метра.

10.53. Отовсюду каплет, и шар сильноотяжелел.

Хотя мы могли бы сбросить балласт и хотя ветер, может быть, отнес бы нас к Гренландии, мы все же решила стоять на месте. Нам пришлось сегодня сбросить много балласта и не удалось заснуть или вообще отдохнуть из-за досадных толчков, и нас едва ли хватило бы надолго. Все мы трое должны отдохнуть, и я отправил Стриндберга и Френкеля спать в 10.28, думаю дать им поспать до 5 или 6 ч, если смогу продержаться на вахте до этого времени.

Потом попробую отдохнуть сам. Довольно-таки странное чувство — парить вот так над Полярным морем. Первым пролетать здесь на воздушном шаре. Скоро ли появятся у нас последователи? Сочтут ли нас сумасшедшими или последуют нашему примеру? Не стану отрицать, что мы испытываем горделивое чувство. Мы считали, что спокойно можем принять смерть, сделав то, что мы сделали. Уж не происходит ли все это от чрезмерно сильного чувства индивидуальности, которое не смогло примириться с тем, что будешь жить и умрешь заурядным человеком, позабытым грядущими поколениями? Что это — честолюбие?

Шорох гайдропов и хлопанье парусов единственные звуки, которые слышны, кроме скрипа в плетеньи корзины.

13 июля.

Утро, 0,28 (3-й день пути).

Сила ветра 2,68 м/с. Ветер северный.

1.19. Шар качается, снует и непрерывно поднимается и опускается. Он стремится вдаль, но не может, потому что ветер сейчас всего 2,1 м/с.

3.23. Скорость ветра 3,0 м/с.

За всю ночь не показалось ни одного живого существа, ни птицы, ни тюленя, ни моржа, ни медведя.

В 10.57 шар оторвался.

Френкель жадно ищет глазами — где бы взять воды для мытья посуды.

В 0.45 пополудни. Медвежьи следы. Такелаж обледенел.

4 почтовых голубя (3-я почта) выпущены в 1.08 пополудни. Они сначала сели на кольцо для инструментов и гайдроп.

5.34. Скорость 2,2 м.

Постоянные толчки сильные. Густой туман.

Лед, как обычно, удобный для передвижения, ровный, но трещины!

6.08. Загорелось в гондоле.

6.38. Не видно и не слышно ни одной птицы, значит, поблизости нет земли.

Меня сильно ударило по голове.

7.08. У Стриндберга морская болезнь.

В 8.12 паруса поставили против ветра и закрепили.

8.32. 2,4 м в сек.

До этой минуты гайдропы не поднимались над землей с того времени, как мы в первый раз летели на большой высоте. Паруса стоят против ветра. Они отлично держат и ускоряют полет. Теперь, когда так поставили паруса и сбросили 50 кило балласта, шар идет отлично. Все вместе прямо великолепно.

9.36. Скорость 3,0 м.

9,49. В 30 метрах прямо под нами огромный белый медведь. Он уклонился от гайдропов и, выбравшись на лед, побежал вперевалку. К нам не пытался вскарабкаться. Сейчас, в 9.57 вечера, мы должны были пролететь около 120 километров на С-В 60° прибл. прямо, то есть 60 килом. на север и 105 килом. на восток и, следовательно, должны находиться на 82°35'. Сквозь туман кажется, будто лед и вода поднимаются у горизонта, и вода тогда до иллюзии похожа на землю. Это много раз меня обманывало.

10.08. Лед ровный и красивый. Он, наверное, не достигает и локтя толщины, потому что лежит очень низко.

10.57. Сильно торосистый лед.

11.18 ночи, скор, 1,8 м. Наш длинный гайдроп оборвался. Постоянный густой туман. Ни земли, ни птиц, ни тюленей, ни моржей.

11.42. Лед, удобный для передвижения, если бы на льдинах и между ними не было воды.

11.50. Пролетели над огромной полыньей, идущей с С-З.

11.58. Сильный туман и много «открытой воды». Но больших пространств воды нет.

14 июля.

В 0.10 ночи. Скор. ок. 3,3 м в сек.

0.28. Один из наших голубей кружится сейчас около нас.

0.58. Великолепный гладкий лед. Однообразные «туше»...

1.14. Медвежьи следы.

1.19. 82°18'; 23°49'.

2.23 утра. Спустили боковые паруса.

5.28. Шар стал набирать высоту, но мы открыли оба клапана и снизились опять в 5.37.

7.19 вечера Мы выпрыгнули из гондолы.

Посадка. Измучились и изголодались, но пришлось усиленно поработать 7 часов, пока нам удалось передохнуть...

На следующий день шкипер норвежского промыслового судна заметил какую-то странную птицу, за которой гнались две полярные чайки. Птица села на гафель судна, и шкипер — ему показалось, что это куропатка, — застрелил ее. Птица, к несчастью, упала за борт. Не стоит, конечно, спускать шлюпку, чтобы подобрать жалкий кусочек мяса. Судно ушло.

Но через несколько часов шкипер Хансен встретил другую норвежскую шхуну и узнал о полете Андрэ, о голубях-почтальонах.

Хансен вернулся (удивительно — вернулся на то же место в открытом океане!), спустили две шлюпки, и... матросы нашли голубя!

Под одним из перьев хвоста, в гильзе, залитой парафином, была маленькая записка:

«От полярной экспедиции Андрэ для «Афтонбладет», Стокгольм, 13 июля. 12.30 пополудни. Широта 82°2'. Долгота 15°5' остовой. Хороший ход на восток, 10° к югу. На борту все благополучно. Это третья голубиная почта. Андрэ».

Голубь, подстреленный Хансеном, оказался единственным, который сумел доставить почту.

Проходили дни, недели, месяцы, годы.

В 1899 году на северном побережье Исландии был найден один из буйков, выброшенных Андрэ. В 1900 году на северном побережье Норвегии — второй. Потом был найден специальный большой буй, который предполагалось выбросить на самом полюсе. Значит, вершина планеты все-таки была покорена?

Только через тридцать три года обстоятельства гибели первых полярных воздухоплавателей несколько прояснились. Норвежское судно «Братвог» обнаружило последний лагерь Андрэ на скованном льдами острове Белом в архипелаге Шпицберген. Тела воздухоплавателей, их вещи, дневники, фотопленки были доставлены на родину. Пленки, пролежавшие треть века под льдом, удалось проявить и отпечатать! Дневники, хотя и не полностью, прочитали.

Теперь мы знаем, как проходил полет. Как убедился читатель, дневник Андрэ сух и лаконичен, в нем нет отчаяния. Только вскользь упоминает Андрэ о роковой потере гайдропов.

Трое суток боролись воздухоплаватели. Все ниже и ниже спускался отяжелевший от влаги воздушный шар...

«Орел» закончил свой путь приблизительно в 350 километрах от Земли Франца-Иосифа и в 300 километрах от Шпицбергена. Вначале воздухоплаватели шли к Земле Франца-Иосифа — здесь еще до начала экспедиции был устроен вспомогательный склад продовольствия. Но встречный дрейф оказался непреодолимым.

Тогда они повернули к Шпицбергену и с наступлением зимы построили снежную хижину на дрейфующем льду.

В дневнике нет слов сожаления, нет ничего личного. Андрэ полностью поглощен научной работой — подробно описывает встреченных птиц и животных, высказывает интересную гипотезу (и даже набрасывает чертеж) образования слоистых льдов.

Потом, уже у берега острова Белый, льдина, на которой они жили, раскололась. Андрэ и его товарищи сумели перебраться на остров.

Последняя запись в дневнике Андрэ датирована 3 октября: «Никто не впал в уныние. С такими товарищами можно выпутаться из каких угодно обстоятельств». Есть еще несколько разрозненных записей, но прочесть их не удалось. А в дневнике Стриндберга, точнее — в его заметках, на октябрьских листах книжки-календаря, записи обрываются чуть позже, однако они предельно лаконичны и ничего не объясняют:

«2. Ночью наша льдина раскололась у самой хижины.

3—4. Положение напряженное.

5. Перебрались на берег.

6. Метель, разведка.

7. Переезд.

17. Домой 7,5 утра».

Это все. Это, видимо, конец. Обстоятельства и причины гибели Андрэ и его товарищей по-прежнему остаются загадочными.

Ясно, что первым умер Стриндберг — его тело захоронено среди камней метрах в 30 от лагеря. Андрэ и Френкеля смерть, по-видимому, застигла почти одновременно. Их останки найдены в палатке. Между ними общий спальный мешок. Рядом примус, который и через тридцать три года был готов к действию.

В лагере достаточно мяса и консервов, боеприпасов для ружей, спичек и топлива — людям вряд ли могла грозить смерть от голода и холода. Неподалеку

валяются медвежьи шкуры, брезентовая лодка наполнена всевозможными предметами экспедиционного снаряжения.

Высказывалось предположение, что Андрэ и Френкель уснули в палатке с работающим примусом и погибли от недостатка кислорода. Более правдоподобным кажется, однако, другое объяснение: трихинеллез — болезнь, которая стала известна сравнительно недавно. Возбудители этой болезни нередко таятся в мясе белых медведей, а воздухоплаватели часто ели его сырым. В своем дневнике Андрэ пишет о слабости, изматывающем расстройстве желудка — все это похоже на клиническую картину трихинеллеза.

Наверное, тайна гибели останется навсегда неразгаданной. Но так ли это важно? Пожалуй, и при самом удачном стечении обстоятельств они были обречены, их шансы остаться в живых были минимальны. И они понимали это.

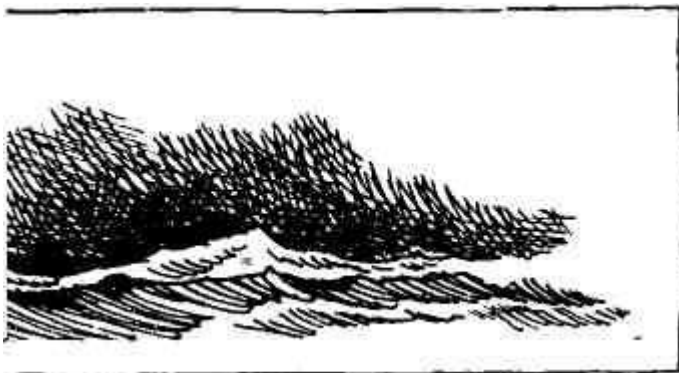
В 1900 году, когда сомневаться в гибели отважных воздухоплавателей уже не приходилось, было вскрыто письмо, написанное Андрэ на Шпицбергене:

«Это завешание, по всей вероятности, последний документ, который я когда-либо напишу, а потому оно должно иметь законную силу. Пишу его вечером, накануне моего полета, который сопряжен с такими опасностями, какие еще даже не отмечены в истории воздухоплавания. Предчувствие говорит мне, что это страшное путешествие для меня равносильно смерти».

Да, они понимали, на что идут. И в то же время понимали, что кто-то должен быть первым.

«Мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев!»





На границе вечного льда. Старинная гравюра.



Полярные медведи. Старинная гравюра.



Полуночное солнце. Старинная гравюра.



Собачья упряжка. Старинная гравюра.



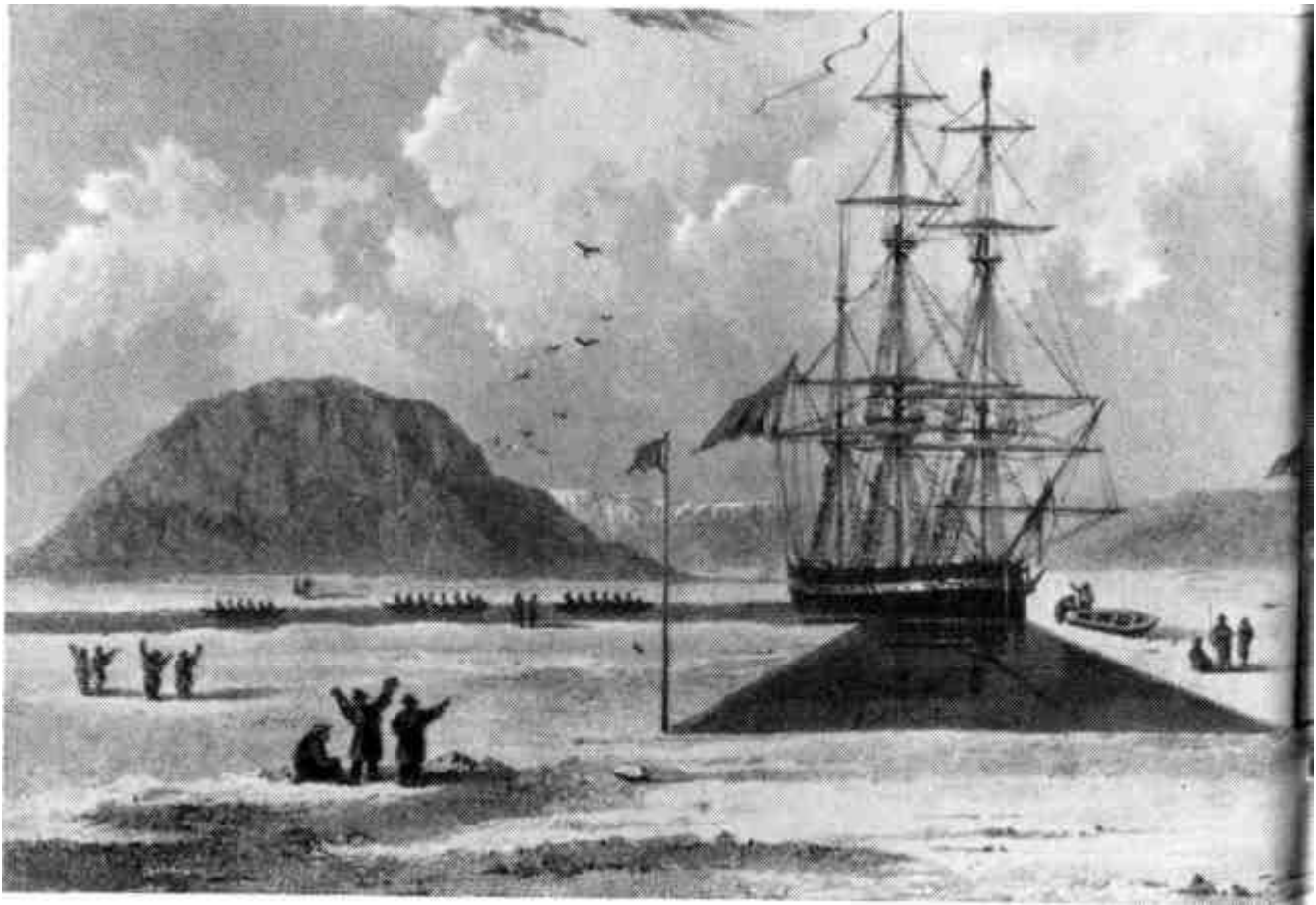
Корабли в Ледовитом океане. Средневековая гравюра.



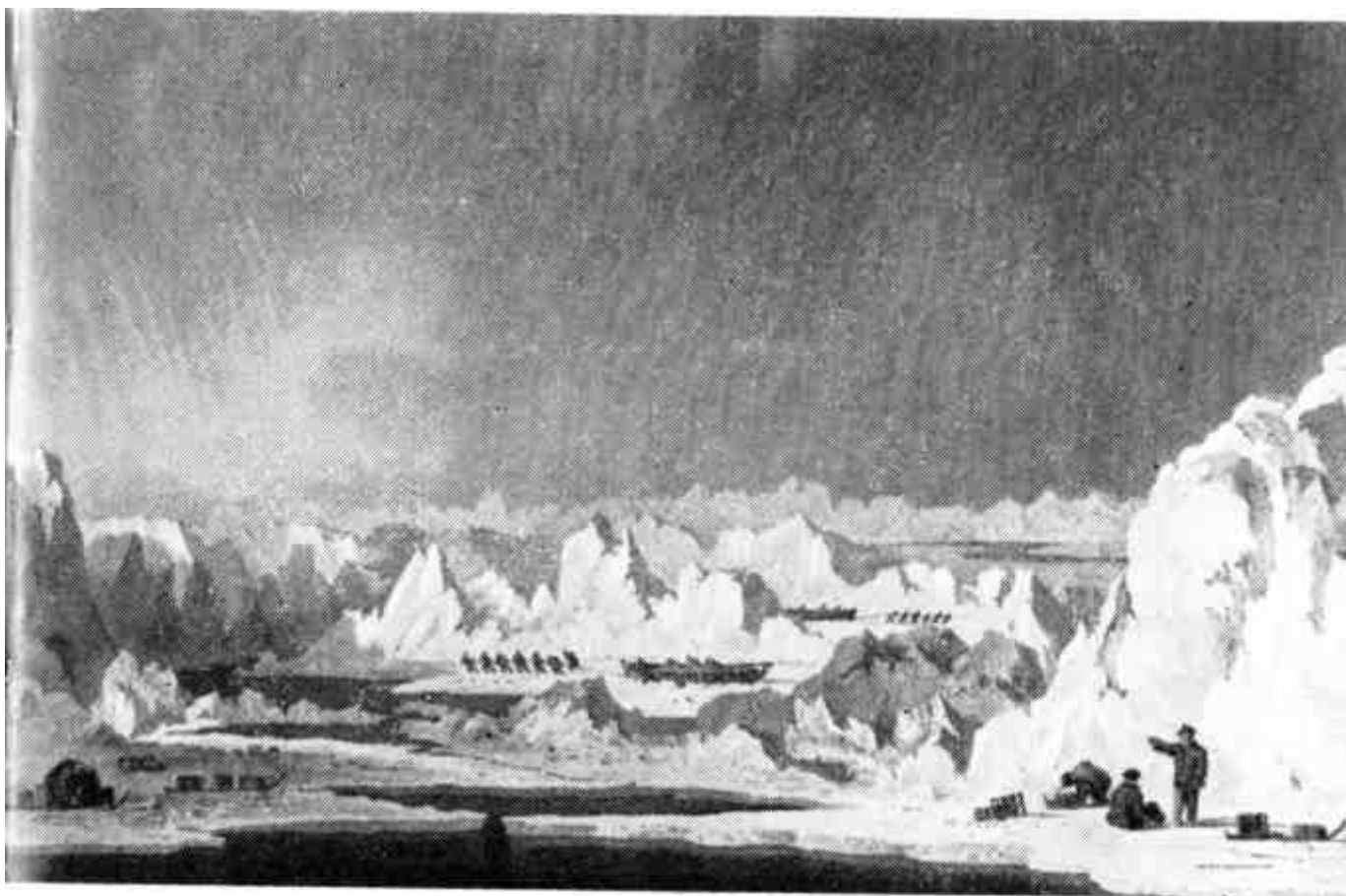
По инициативе Михаила Васильевича Ломоносова в 1765—1766 годах была проведена первая в истории высокоширотная экспедиция. Возглавил ее капитан первого ранга Василий Яковлевич Чичагов.



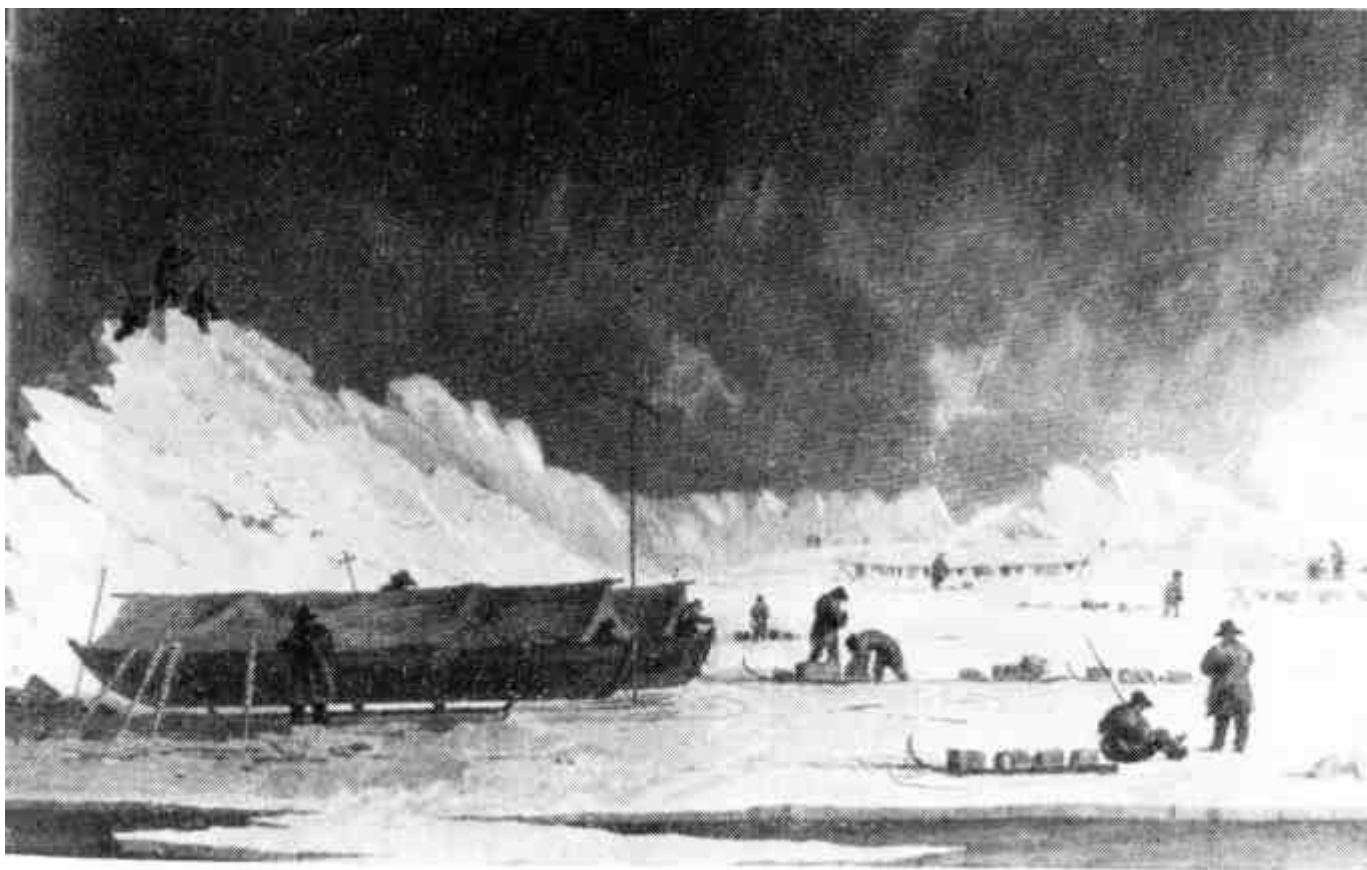
Дарственная надпись на книге У. Парри: «Подарено Императорской Академии Наук Санкт-Петербурга автором. Февраль 1828» (книга хранится в библиотеке Академии наук СССР в Ленинграде).



«Хекла» у берегов Шпицбергена 21 июня 1827 года. Отсюда начался первый в истории санный поход к полюсу. Гравюра из книги У. Парри.



**С санями и лодками по дрейфующим льдам. Гравюра из книги
У. Парри.**



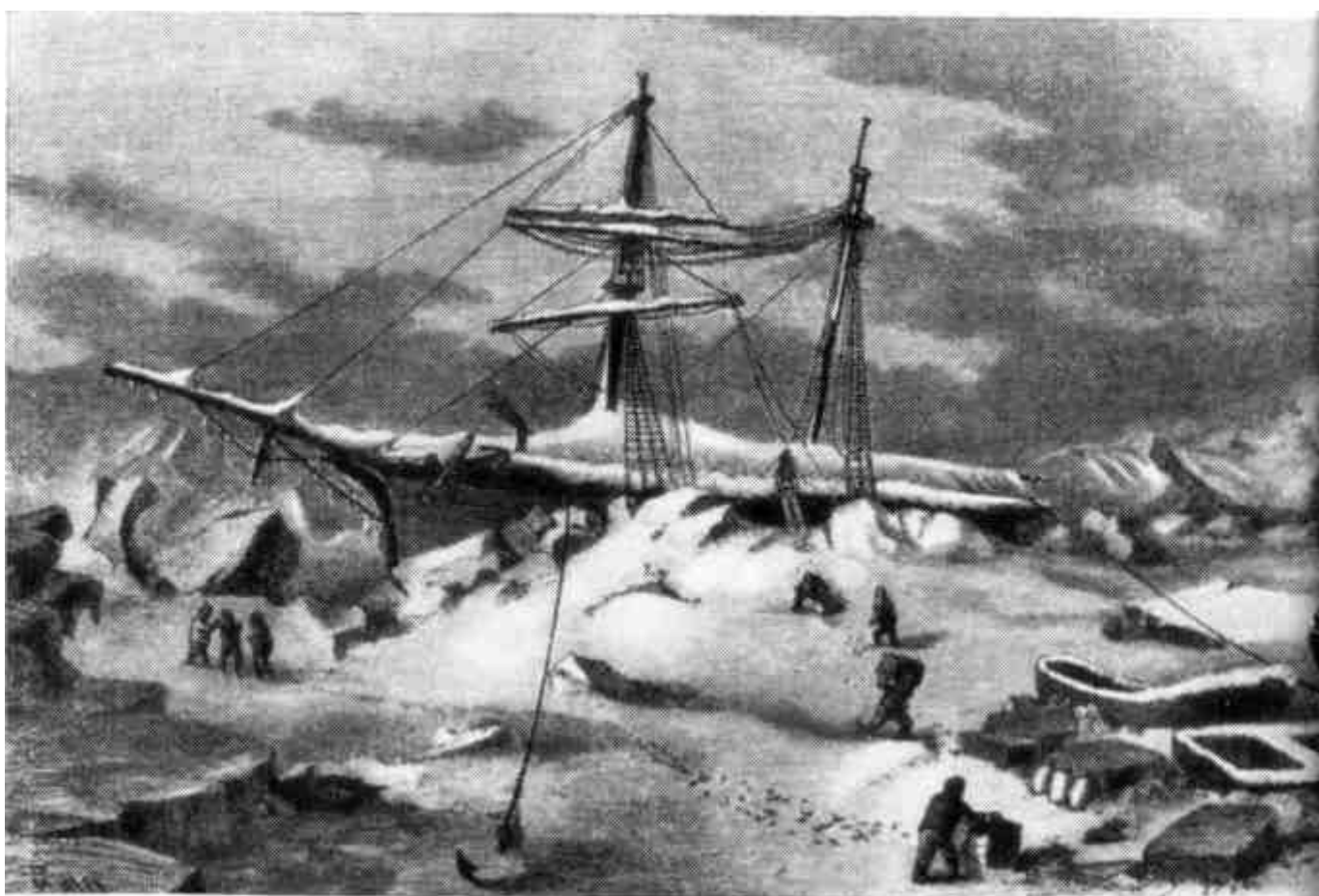
После дневного перехода. Гравюра из книги У. Парри.



Экспедиция Илайши-Кент Кейна. Зимовка у 80° с. ш.



Эскимосы охотятся на моржей. Гравюры XIX века.



Экспедиция К. Колдевея. «Ганза» в ледовом плену.



После гибели «Ганзы» — лагерь на льдине.



В мае 1870 года отряд П. Хегеманна покинул ледовый лагерь.



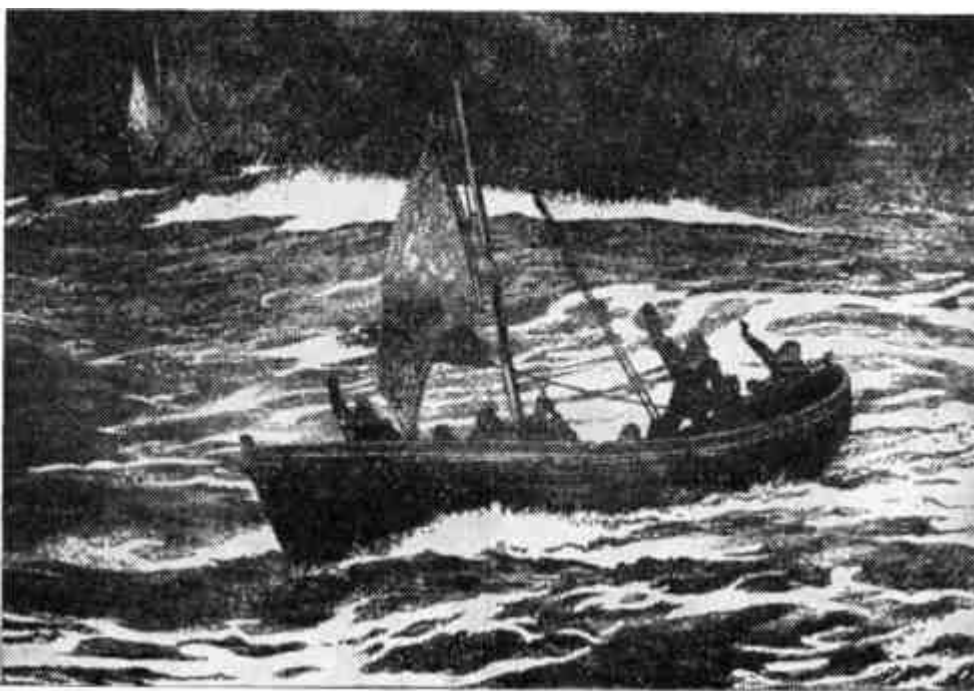
К берегам Гренландии. Гравюры из книги



Гибель «Жаннетты».



Лагерь во льдах.



На шлюпках к устью Лены.



CHIPP



DANENHOWER



MELVILLE



DE LONG



AMBLER



NEWCOMB



Офицеры экспедиции Дж. Де-Лонга.



Начальник полюсного отряда Джеймс Локвуд.



83°24' с. ш. Полюсный отряд экспедиции А. Грили.



«Фрам» означает «Вперед!».



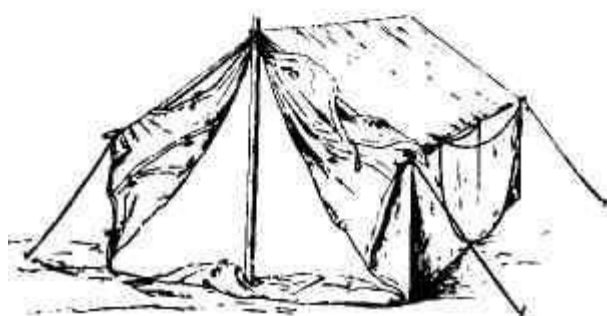
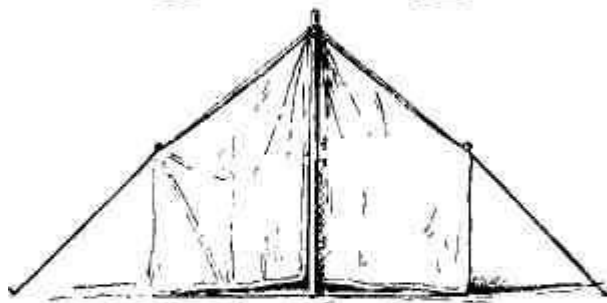
Фритъоф Нансен в своей каюте. На стене портреты жены Евы Нансен и дочери Лив.



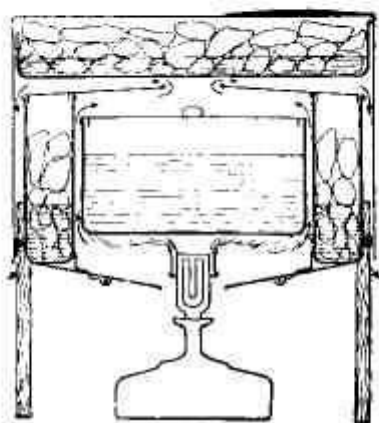
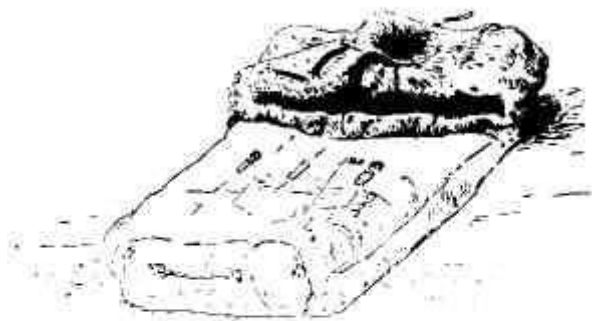
В кают-компани «Фрама».



Среди всторошенных льдов. Рисунок Ф. Нансена.



Готовя снаряжение для своих экспедиций, Фритьоф Нансен впервые обобщил весь опыт, накопленный полярными исследователями, и, конечно, вековой опыт северных народностей.



Нарты, палатка, каяк, спальный мешок, знаменитая «кухня Нансена»... Многие предметы снаряжения, разработанные Нансеном, стали, если так можно выразиться, классическими.



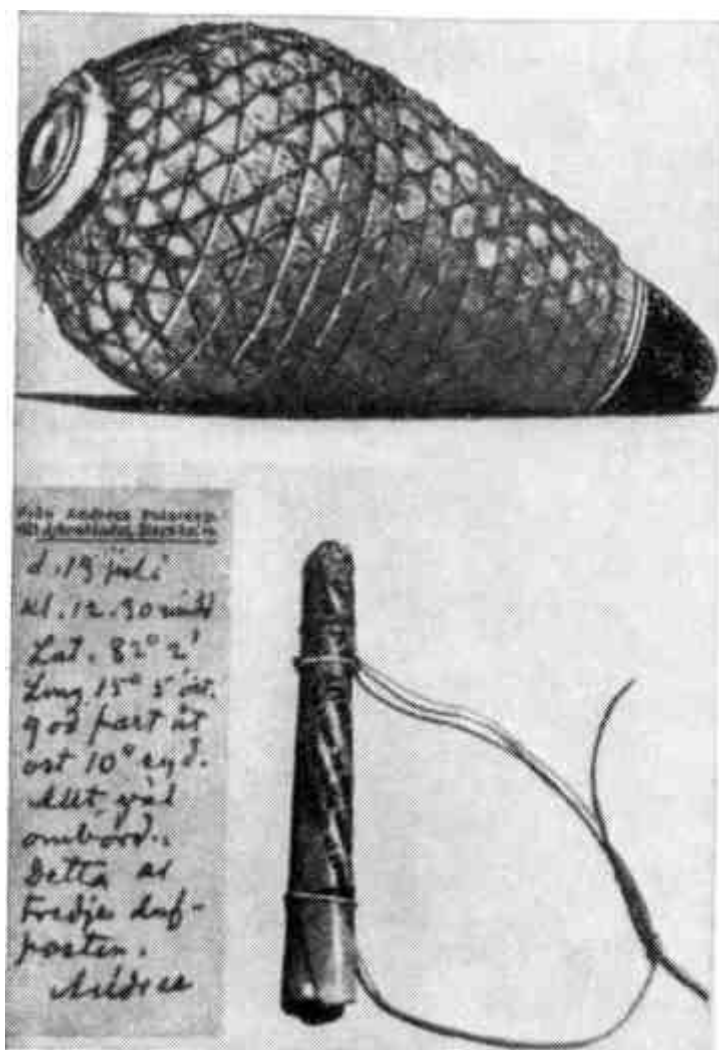
К земле.



На каяках вдоль берегов Земли Франца-Иосифа.



«Орел» стартует со Шпицбергена.



Почтовый буй С. Андрэ и записка, которую принес почтовый голубь.



Находки на острове Белом.

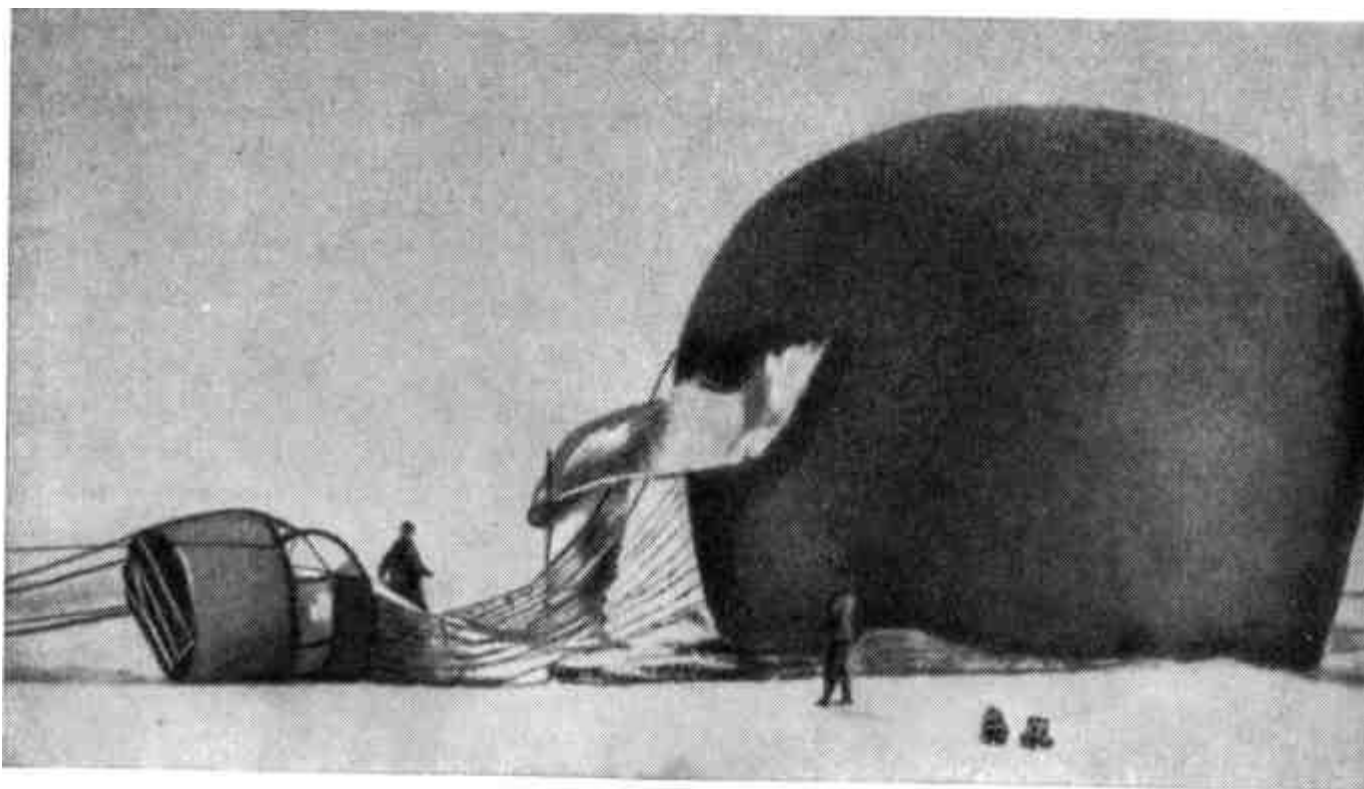
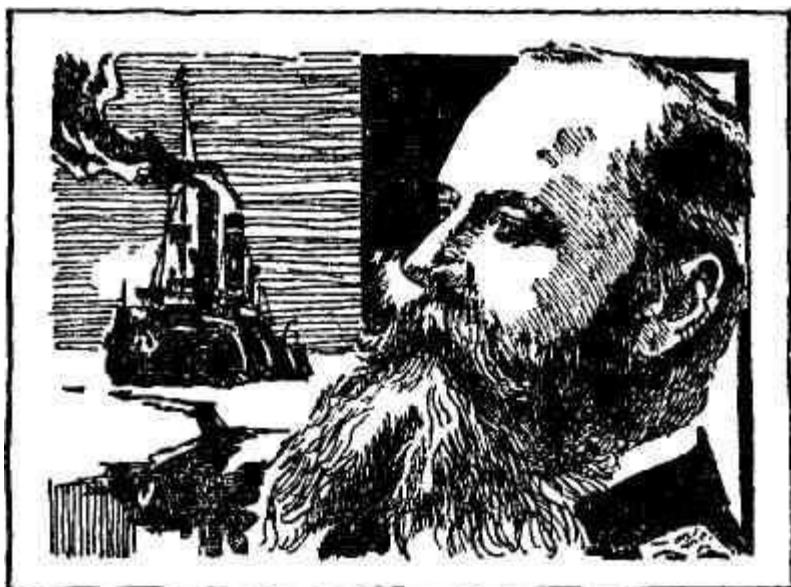


Фото пленки экспедиции С. Андрэ удалось проявить, хотя они пролежали подо льдом треть века. Н а с н и м к е — гибель «Орла».

ЧЕРЕЗ ЛЬДЫ — НАПРОЛОМ!

Год тот же — 1897-й. 30 марта в Петербурге в Географическом обществе состоялась публичная лекция адмирала Степана Осиповича Макарова.

Степан Осипович Макаров.



С. О. Макаров и завоевание Арктики. Л.—М., 1943.

Уже несколько веков человек стремится проникнуть в неведомую страну, окружающую Северный полюс. Попытка велась разными способами и с разных сторон. Было время, когда достижение полюса казалось совершенно возможным, а потом настал период реакций, когда достижение полюса считалось неосуществимым. Проходили годы, и вновь назревала потребность идти к северу и раскрыть те тайны, которые природа от нас прячет за ледяными полями и торосами. Ужасные лишения, которым подвергались путешественники в Ледовитом океане, не только не останавливали новых исследователей, а, напротив, разжигали их предприимчивость, и на смену погибавшим являлись другие беспрестанно доблестные люди, рисковавшие своею жизнью и своим достоянием, чтобы пробраться в эту недостижимую область.

Для всякого образованного человека очевидно, что в неведомой стране, куда так упорно человек стремится, не находится никаких чудес, что Северный Ледовитый океан в полюсе никаких особенностей не имеет. Очень может быть, что там нет не только большого континента, но и малых островов, что путешественник, проникший до самого полюса, не встретит ничего необыкновенного, и все-таки людей почему-то тянет в эту область, и они по-прежнему готовы жертвовать своею жизнью для пользы науки.

Когда Нансен начал проповедовать свой дрейфующий корабль, то взоры многих опять обратились на далекий север. Мысль Нансена мне представлялась зрелой и осуществимой. Его корабль должно было понести вместе со льдами по тому направлению, в котором несло «Жаннетту», но мне казалось, что пора подступить к решению вопроса иным способом, что льды Ледовитого океана не представляют препятствия непроходимого, что их можно побороть силой машин и что если исследование Ледовитого океана действительно необходимо, то надо приступить к нему со специальными машинами и приспособлениями, построив сильные ледоколы.

Ледокол адмирала Макарова должен не защищаться — атаковать, активно бороться со льдами и преодолевать их!

Простой взгляд на карту России показывает, что она своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан. Правда, что прилегающие к нему места мало заселены и ничего не производят, но великие сибирские реки, впадающие в Ледовитый океан, покрывают сеть своих разветвлений всю Сибирь, заходя местами за границу Китая, Россия — производительница сырья, а сырье можно выгодно сбыть лишь дешевым водным путем. Сбыт сырья должен быть за границу, и если при посредстве ледоколов можно улучшить водное сообщение Сибири с иностранными рынками, то этим оказана будет огромная экономическая поддержка этой стране.

Наше Отечество вследствие замерзаемости рейдов поставлено в самые тяжелые условия. Главный порт Балтийского моря — Петербург — закрыт для навигации в течение 5 месяцев, главный порт Белого моря — Архангельск —

в течение 7 месяцев, а наши великие сибирские реки со стороны моря закрыта иногда в течение 11 месяцев, а иногда все 12 месяцев к ним нельзя было подступиться.

Что касается Петербургского порта, то для него перерыв морского пути на целые пять месяцев действует угнетающим образом. К осени начинают поспевать хлебные грузы, предназначенные для вывоза, а в это время мороз сковывает воды Финского залива и заграждает путь... Особенно крупные неудобства вызывает неизвестность времени начала и конца навигации...

Я являюсь с докладом о том, что сделала техника по пароходному делу и действительно ли ее успехи дают теперь возможность пробраться в северные широты не при посредстве одних только собак и прежних способов, а напротив, при посредстве сильных машин, которыми человечество располагает для своих нужд.

Дело ледоколов зародилось у нас в России. Впоследствии другие нации опередили нас, но, может быть, мы опять сумеем опередить их, если примемся за дело. Первый человек, который захотел бороться со льдом, был кронштадтский купец Бритнев. Это было в 1864 году. Как известно, Кронштадт отрезан от сухого пути водою. Летом сообщение поддерживается на пароходах, зимою на санях, но в распутицу, когда нет пути по льду, а пароходы уже прекратили движение, бывали большие затруднения по перевозке грузов и пассажиров. Бритнев попробовал: нельзя ли пароходом ломать лед? Он в 1864 году у парохода «Пайлот» срезав носовую часть так, чтобы она могла взбегать на лед и обламывать его. Этот маленький пароход сделал то, что казалось невозможным: он расширил время навигации осенью и зимой на несколько недель.

В 1871 году стояла чрезвычайно суровая зима в Европе; вход в Гамбург замерз, и решено было построить ледоколы. Были посланы в Кронштадт инженеры, чтобы посмотреть, как Бритнев ломает лед. Они купили чертежи Бритнева за 300 р., и сообразно с этими чертежами был построен для Гамбурга первый ледокол, предназначенный ломать лед посредством своего корпуса. Затем гамбургцы, увидев всю выгоду поддержания навигации круглый год, не остановились на одном ледоколе и построили еще два. Любек пошел вслед за Гамбургом, и затем все приморские порты Балтийского моря обзавелись ледоколами.

В 1891 году для города Николаева построили ледокол. Затем, в 1892 году, Морское министерство построило ледокол для Владивостокского порта. Новый ледокол в состоянии безостановочно идти сквозь тот лед, которым покрывается Владивостокский рейд и Золотой Рог. Затем Министерство путей сообщения завело для Саратова ледокол в 1500 сил и ледокольный паром такой же силы. Там с зимы 1896/97 года перевозятся поезда через Волгу круглый год.

Вот в каком положении находится дело ледоколов. Посмотрим теперь, можно ли с успехом применить эти ледоколы к плаванью в Ледовитом океане.

Ледяные поля могут состоять из льда одногодowego и льда старого. Вейпрехт в своем классическом исследовании выводил зависимость между количеством мороза и толщиной ледяного покрова.

Расчет предельной толщины льда по системе Вейпрехта делается следующим образом. Предположим, что в Ледовитом океане количество мороза равно 5000 градусо-дням^[17] и таяние — одному метру. Согласно диаграмме при 5000 градусо-днях в первую зиму образуется ледяной покров в 209 см, в лето стает 1 м, и, следовательно, останется 109 см, что соответствует 1350 градусо-дням. Прибавив к этой цифре 5000 градусо-дней, получим 6350, а этой величине соответствует намерзание в 234 см. Эту толщину льда будем иметь в конце второй зимы. Продолжая вычисление таким же образом, получим предельную толщину при заданных условиях 260 см. Это и есть толщина полярного сплошного льда по Вейпрехту.

На «Фраме» количество мороза оказалось более, чем то предполагает Вейпрехт. В среднем они имели 5520 градусо-дней.

Если принять количество мороза в 6000 градусо-дней, то получим наибольшую толщину льда 3,05 м (10 футов), Нансен, однако, иногда встречал лед в 14 футов, а командир «Жаннетты» Де-Лонг упоминает о льде в 12 футов.

Рассмотрим, какую силу надо применить, чтобы взламывать лед в 12 футов толщины. В настоящее время по вопросу о ломке льда есть уже некоторый материал, по которому можно найти зависимость между толщиной сплошного льда и потребною для его разломки силою машины. Я обратился с этим вопросом к нашему ученому, морскому инженеру В. И. Афонасьеву, который дал мне следующую формулу: $I.H.P. = 2,5v \cdot d^2$.

$I.H.P.$ есть индикаторная сила машины, потребная для безостановочного взламывания сплошного льда, v — скорость движения в узлах, d — толщина сплошного льда в дюймах.

По этой формуле для безостановочного движения со скоростью одного узла требуется:

при 2-футовом льде — 1400 сил
— 4 — 5760
— 6 — 13 000
— 8 — 23 000
— 10 — 36 000
— 12 — 52 000

На первый взгляд сила эта представляется до несоразмерности большой, но в 1896 году, как раз в это самое время, я ехал по Атлантическому океану из Нью-Йорка в Ливерпуль на пароходе «Сатрапия», машина которого развивает 28 тысяч индикаторных сил; следовательно, два таких парохода могут прорезать лед в 12 футов, и, значит, сила эта не есть чрезвычайная. Если бы я сказал, что хоту сдвинуть Альпы, то вы могли бы усомниться, ибо таких машин еще нет, но ведь не Альпы же сдвинуть мы хотим машиною. Я говорю о величине, которою мы на практике пользуемся. Я говорю о пароходе, который благополучно плавает и перевозят своих пассажиров из года в год. Чтобы пройти Ледовитый океан зимою и бороться с толстыми льдинами, пароходу

нужно иметь 52 тысячи индикаторных сил. Но можно пройти Ледовитый океан не зимою, а позже, когда лед немного тает и будет на 1 м тоньше.

Предположим, что 20 тысяч сил достаточно, чтобы следовать по Ледовитому океану летом в каком угодно направлении. Является вопрос: следует ли построить один ледокол в 20 тысяч сил или лучше построить два ледокола в 10 тысяч сил каждый? Я держусь того мнения, что два среднего размера ледокола лучше, чем один большой. В море всякие случайности возможны, и при двух независимых судах дело будет поставлено гораздо надежнее. Надо, однако же, чтобы оба ледокола давили на лед своею общеою силою. Чтобы испытать такое пользование ледоколами, я обратился к директору Приморской дороги П. А. Авенариусу, который любезно предложил воспользоваться для опыта ледоколами, держащими сообщение между Кронштадтом и Лисьим Носом. На корме одного из них сделана была деревянная подушка, в которую другой ледокол должен был упираться своим носом. Чтобы ледоколы не расходились, подано было два буксира накрест. Действие двух ледоколов, таким образом связанных, оказалось весьма практично, и сила действия двух ледоколов была двойная. Все видевшие опыты пришли к убеждению, что там, где действуют два ледокола, надо их ставить один в кильватер другому, чтобы получить двойную силу машины и двойную инерцию.

Плавание по Ледовитому океану вызывается потребностями науки, но постройка двух ледоколов, в 6 тысяч тонн каждый, потребует таких затрат, на которые для одних научных целей средства найти невозможно. К счастью, есть практические цели, которые также требуют постройки больших ледоколов.

...Ни одна нация не заинтересована в ледоколах столько, сколько Россия. Природа заковала наши моря льдами, но техника дает теперь огромные средства, и надо признать, что в настоящее время ледяной покров не представляет более непреодолимого препятствия к судоходству.

Степан Осипович Макаров вынашивал план полярной экспедиции. Его публичная лекция так и называлась: «К Северному полюсу — напролом!» Однако на первый план, не желая, по собственному выражению Макарова, «дрознить гусей», он выдвигал не научные, а экономические задачи.

Расчет оказался верным. Всесильный министр финансов царского правительства С. Ю. Витте оценил коммерческие и даже военные выгоды проекта. Деньги были выделены, и ледокол — его назвали «Ермаком» — в 1899 году построен. Мощность четырех машин корабля достигала 10 тысяч сил.

Первый рейс ледокола — из Англии, где он строился под присмотром Макарова, до Кронштадта — был триумфальным.

«Надо сказать, — пишет Макаров, — что многие не верили в возможность пробиться зимой до Кронштадта. В феврале начали ходить слухи, что лед в Финском заливе очень тяжел и сильно набит, поэтому сомнения увеличились. За несколько же дней до прихода «Ермака» от лоцманов пришли слухи, что лед до такой степени толст, что его разбить совершенно невозможно...

Встреча ледокола началась, как только мы прошли Толбухин маяк. Первыми встретили люди промерной партии, которые шли на путь следования «Ермака», но остановились поодаль, не зная, как далеко будут распространяться трещины при проходе ледокола. Вслед за этим к ледоколу бойко подбежала на лыжах рота Каспийского полка с командиром полковником Адлербергом во главе. Мы приняли каспийцев на палубу, и вслед за тем к борту стали подходить толпы народа: некоторые были на лошадях, а некоторые пешком и даже на велосипедах. Лед в этих местах был около 2—3 футов, и ледокол разламывал лишь полосу шириною, равную самому себе: с обеих сторон оставался цельный лед и толпы шли рядом с судном, причем некоторые из смельчаков были так близко, что на них попадали брызги от взламывания ледяных глыб...

Вслед за сим на ледокол хлынула волна народа, и не только верхняя палуба, но и все помещения быстро наполнились желавшими повидать чудовище, которое может справиться с льдами и прокладывает себе путь в таких условиях, в которых прежде никто не отваживался ходить».

Уже в первую свою навигацию «Ермак» успешно провел во льдах Балтийского моря 29 судов. Затем сумел зимой оказать помощь броненосцу «Генерал-адмирал Апраксин», который во время снежной бури наскочил, на камни у острова Гогланд. Уже одним этим затраты на постройку ледокола были полностью оправданы.

Но недоброжелатели — а их было много у боцманского сына, ставшего адмиралом, — сумели использовать первые неудачи.

Отправившись в экспедицию к Шпицбергену, «Ермак» получил пробоину и вынужден был стать на ремонт. Совершенно ненужным оказался передний винт, заложенный в проекте, — нос пришлось переделывать. Затем «Ермак» был зажат на некоторое время льдами у Новой Земли.

Все это понятно и объяснимо. И Макаров и «Ермак» только учились плавать во льдах.

«Дело ломки полярного льда есть дело новое и небывалое, — писал адмирал. — Никто никогда не пробовал ломать полярный лед, и было бы чудо, если бы, построив специально для этого дела судно, мы бы сразу нашли наилучшую комбинацию форм и машин... В то время, как английские ученые приветствуют меня с успехом, наши газеты делают все возможное, чтобы возбудить против меня общественное мнение, и я боюсь, что мне не дадут докончить дело».

Ему не дали докончить дело. «Государь император... повелеть соизволил: ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкой судов в портах Балтийского моря». Макаров в 1901 году был полностью отстранен от ледокольных дел...

Горячо и страстно поддерживал Макарова великий русский химик Дмитрий Иванович Менделеев. В свое время именно его заключение по проекту ледокола оказалось во многом решающим. Потом во мнениях об использовании могучего «Ермака» Макаров и Менделеев разошлись. Но теперь ученый выдвигает собственный план полюсной экспедиции. «Сильный корабль и свободные части воды, — пишет он, — вот главные средства для победы над препятствиями Ледовитого океана». В случае необходимости Д. И. Менделеев предлагает

взрывать торосы: «В настоящее время, когда жидкий воздух получается легко в больших количествах, по-видимому, имеется легкая возможность дешево взрывать толщи льдов, так как жидкий воздух с небольшой примесью угля производит взрывы, которыми уже начинают пользоваться для проведения тоннелей в твердых породах».

И заключение: «Завоевав себе научное имя, на старости лет (Менделееву было 67. — *III. III.*) я не страшусь его посрамить, пускаясь в страны Северного полюса».

Правительство не разделяло энтузиазма великого ученого. Проект полюсной экспедиции был отвергнут.

«Говорят, что непоборимы торосы Ледовитого океана. Это ошибка — торосы поборимы; непоборимо лишь людское суеверие».

Эти гордые и печальные слова принадлежат адмиралу русского флота Степану Осиповичу Макарову...

В СПОР ВСТУПАЮТ ИТАЛЬЯНЦЫ

На грани столетий борьба за полюс достигла апогея. «Приз века», «Международные скачки к полюсу», — кричат заголовки газет. В соревновании участвуют Америка, Швеция, Германия, Англия, Норвегия, Дания... Достичь вершины планеты мечтают журналист Уэльман, метеоролог Болдуин, кавалерийский офицер Фиала... Ажиотаж, не жалея денег, подстегивают предприниматели.

Впрочем, некоторые из «покорителей полюса», видимо, и не думают о полюсе. Есть вещи поважнее: собственное честолюбие, реклама...

Появляются самые сногсшибательные проекты.

Один изобретатель предлагает установить на берегу океана «центральную станцию по изготовлению супа». По его идее, надо льдом должны быть протянуты шланги, чтобы санная экспедиция могла непрерывно получать горячий суп.

Второй рекомендует построить на берегу лесопилку и выстелить деревянный тротуар до самого полюса.

Конечно, были и по-настоящему серьезные планы. Наибольших успехов добились итальянцы, в 1899—1900 годах впервые вступившие в спор за Северный полюс.

Экспедицию возглавил Луиджи ди Савойя, герцог Аббруццкий — брат итальянского короля.

Герцог консультировался с Нансеном и даже получил в подарок двух собак, родившихся на «Фраме». Вообще же ездовые собаки были закуплены в России — их доставил в Архангельск обский промышленник Александр Иванович Тронтгейм (в свое время снабжавший собаками и Нансена).

Предполагалось, что судно экспедиции «Стелла Поляре» («Полярная Звезда») достигнет Земли Петермана, откуда и стартует санный отряд.

Надо сказать, что за недолгие годы своего «существования» Земля Петермана послужила обманчивым ориентиром для многих. «Открытая» еще в

1874 году к северу от Земли Франца-Иосифа, она на самом деле была всего лишь миражом.

«Стелла Поляре», не найдя Земли Петермана, вынуждена была зазимовать у острова Рудольфа — самого северного в архипелаге Земли Франца-Иосифа.

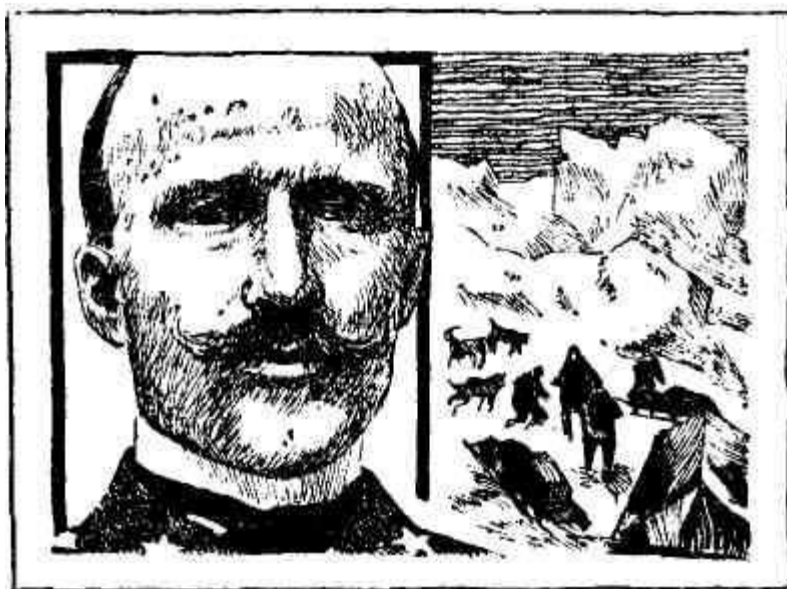
Место стоянки — бухта Теплиц — было выбрано неудачно. Под напором льдов судно оказалось на мели и легло на борт. Экипажу пришлось переселиться на берег и жить в палатках. Впрочем, температура в них держалась все время выше нуля — жилье было накрыто большим брезентовым шатром.

Зимой герцог Аббруццкий отморозил пальцы, и ему пришлось отнять два сустава. Из-за этого начальником полюсного отряда он назначил капитано-дикорветто Умберто Каньи — «руководителя, одаренного энергией, настойчивостью и выносливостью».

Десять человек с 13 нартами и 102 собаками пошли к полюсу, но шестеро из них должны были вернуться, обеспечив заброску грузов как можно дальше к северу.

Дневник Умберто Каньи (1900 год):

Умберто Каньи.



А б б р у ц ц к и й. К северному полюсу. Библиотека Всплывов, 1909, № 12.

Воскресенье, 11 марта.

Прощание наше с товарищами было несравненно тяжелее, чем в феврале. Мы знали теперь, что нас ожидает, знали, сколько страданий и трудностей предстоит нам, знали, кроме того, что мы до тех пор не отступим ни перед какими препятствиями, пока не истощатся все средства наши и силы. Мы не мечтали больше о легкой и полной победе, мы питали лишь надежду, что в борьбе с неразгаданным сфинксом полюса нам удастся хотя бы немного опередить своих предшественников.

Ночью 14 марта температура упала до -43° ; в 8 часов утра -38° . При такой температуре даже люди, привыкшие к сильному холоду, не могут работать на открытом воздухе. Мы надеялись, что согреемся во время ходьбы, но не успели пройти немного, как очутились перед непроходимым льдом. Перед нами было необозримое пространство, покрытое исполинскими, острыми вверху глыбами льда, как бы брошенными нарочно рукою великана с целью преградить нам путь, и мы вынуждены были прибегнуть к помощи топоров.

Несмотря на 8 часов непрерывной работы, мы не прошли и 6 километров. К 5 часам вечера термометр показывал -43° , и мы окоченели от холода.

Канепа, пробуя разрезать масло, концом ножа поранил себе руку в том месте, где пульс, но, к счастью, неглубоко. Я сделал ему строгий выговор, потому что старался прежде всего внушить людям, чтобы они были как можно осторожнее и избегали самых ничтожных телесных повреждений. Человек, потерявший способность работать, был бы большим несчастьем для экспедиции, успех которой зависел от общей единодушной работы.

15 марта. В 4 часа термометр показывал -44° , а в $5\frac{1}{2}$ часов -45° . Сегодня мы прошли 13 км.

К вечеру спальные мешки замерзли и стали твердыми, как дерево. Два человека насилу растянули их, да и после этого немало труда потребовалось, чтобы втиснуть туда свое тело. Хорошо ли. худо ли, но, мы все-таки влезли в них, хотя уснуть не могли, потому что даже зубами стучали от холода. Единственная часть тела, которая не болела у нас, были ноги; они всегда были теплые от ходьбы, и если при остановке мы сейчас же снимали башмаки и заменяли их охотничьими гамашами, то они оставались теплыми, то есть теплыми сравнительно с остальным телом. Панталоны на коленях покрывались ледяными корками в виде наколенников и множеством корочек, таких толстых, что их приходилось счищать ножом; да и щеки, спина и вообще все части тела, где появляется испарина, покрывались такими же корочками. После нескольких минут лежания в мешке весь лед, оставшийся на одежде, начинал таять, и, несмотря на затрудненное дыхание вследствие недостатка воздуха, мы все же чувствовали нечто вроде благополучия; мы, правда, задыхались, но лежали покойно и не стучали зубами.

16 марта. Мы провели скверную ночь; температура падала до -52° и 53° . Мы молили Бога, чтобы температура не падала ниже -35° , скромное желание, как нам казалось. Но если температура никогда, даже в полдень, не подымалась выше -45° , то, для того, чтобы жить, приходилось бороться, а при такой борьбе угрожала потеря физической, а с нею и духовной силы. Поддерживали нас в этом сознание долга, необходимость работать и общество товарищей; но останься человек один при таких условиях, он бы не выдержал и потерял мужество, а потери мужества на одну даже минуту достаточно было, чтобы уснуть вечным сном.

Наступило 21 марта, и я решил отослать назад, к земле, только трех человек, а четвертого оставить у себя. Причина, заставившая меня прийти к такому решению, была следующая: как только наша группа останется одна, рассуждал и, и ей для расчистки пути придется отправить вперед двух более

расторопных людей, то позади останется один только человек, что было бы крайне неосторожно и могло замедлить движение наше к северу.

Я пригласил Кверини и доктора к себе в палатку и сообщил им свое решение относительно отправки первой группы, которая должна была состоять из Кверини, Олье и Стеккена. Перед выступлением Кверини пришел проститься со мной; он пожелал мне всякого успеха, и мы с волнением обняли друг друга.

Простившись с ними, я отправился догонять Петигакса и Фенойлье, которые уехали полчасу тому назад и успели уже пробраться сквозь широкую ледяную стену, задержавшую нас накануне. Пройдя самую трудную часть пути, я остановился, чтобы посмотреть, как удаляется поезд Кверини. Мы были уже далеко от него, но ясно видели всех и приветствовали друг друга, размахивая шапками. В ту минуту мы не могли побороть в себе чувства зависти к ним... Мы были уверены, что они на пути к счастью, жизни и родине.

На следующий день мы занялись исправлением саней, и во время этой работы у меня показался пузырь на указательном пальце правой руки, который был уже дважды отморожен. Кроме боли, я чувствовал еще страх перед возможностью серьезного обмороживания, которое могло помешать дальнейшему моему движению вперед. На конце моего указательного пальца образовался большой пузырь, и вся правая рука ужасно болела.

В час ночи 28 марта температура упала до -45° , а в 8 ч. утра -40° . По моему расчету, мы должны были находиться под $83^{\circ}50'$ с. ш. После полудня мы в течение получаса двигались по очень тяжелому пути, но затем вышли на чудную ровную дорогу, по которой пошли несравненно быстрее, останавливаясь по временам лишь для того, чтобы дать вздохнуть собакам. Неужели нам удалось наконец добраться до возжеленной равной ледяной поверхности?

Мы худо спали и следующую ночь, частью от холода, частью из-за непривычных спальных мешков, которыми мы обменялись с уходящей от нас второй группой. Ее возглавил доктор.

Я передал письмо герцогу, в котором излагал ему в общих чертах свои планы, подробности которых передал устно через доктора. Я просил товарищей не беспокоиться, если не вернусь к концу июня. Посоветовал доктору, как советовал и Кверини, чтобы он по возможности держался юго-восточного направления, пока не увидит острова, и чтобы не менял пройденного нами пути, за исключением только случаев крайней необходимости. Я просил его передать последний привет моей матери и невесте и поспешно удалился...

Мы остались одни на безмерной равнине, северная граница которой сливалась вдали с горизонтом. Разлука с товарищами была последним звеном цепи, соединявшей нас с миром и с дорогими сердцу нашему. Мне чудилась, будто безграничная пустыня звала нас к исполнению нашего долга. Она не пугала нас больше, она кричала нам: «Все в ваших руках! Соединитесь, удвойте силы, и вы пожнете плоды жертв всех ваших предшественников».

Всю ночь 1 апреля бушевала страшная буря. К счастью, палатка наша была исправлена, а потому мы не мерзли и спали великолепно. Сегодня термометр в первый раз показывал -25° .

У нас осталось еще 48 собак, из них 30 очень больших и сильных. К середине июня останется 12 штук, очень хорошо откормленных. Если к этому времени мы не попадем на остров, то нас ждет голодная смерть.

Сегодня 12 апреля. В 7 часов утра, когда мы собирались уже сняться с лагеря, льды пришли в движение. В каких-нибудь 100 метрах от лагеря поднялась громадная ледяная стена в 12—15 метров высоты, а вслед за ней взгромозились друг на друга исполинские ледяные глыбы, которые как пух взлетали на верхушку стены, перекатывались через нее и с ужасным грохотом падали на ту сторону, где мы находились, подымая при своем падении мелкую ледяную пыль, которая густым туманом заволакивала подошву ледяной стены. Лед, на котором мы стояли, дрожал под напором падавших ледяных глыб, а страшный грохот их заглушал собою громкий, непрерывный треск заторов. Зрелище было величественное, но нервы наши были слишком напряжены, и мы поспешили запрячь собак, чтобы по возможности скорее удалиться от опасного места. Мы двинулись вперед и перешли 2—3 ледяных вала. На одном из них опрокинулись сани с нашим спальным мешком: пока мы поднимали их, под нашими ногами так и ходили куски льда.

15 апреля. Задул северный ветер с обильным снегом; кругом ничего не было видно, а потому невозможно было пускаться в путь. Мы воспользовались этой задержкой, чтобы укрепить нашу поклажу и привести в порядок сани. Затем я приступил к перевязке своего пальца, который две ночи не давал мне спать. Петигакс вызвался помочь мне. Почти весь конец пальца гноился, потому что отодвинутый назад ноготь резал мясо; я очистил и обрезал ножницами омертвевшую кожу, обмыл его сильным раствором сулемы и перевязал; теперь он болел у меня сильнее прежнего. Я начал бояться, что палец мой не выдержит температуры в -30° , против которой я во время ветра не мог защищаться, потому что должен был работать, а при работе я всегда более или менее пускал в ход и эту руку.

17 апреля. Прошло 38 дней с тех пор, как мы оставили хижину, и 26 дней, как мы отправили первую вспомогательную группу. Мы решили идти дальше до 20-го числа, то есть еще три дня.

21 апреля. Мечты и надежды, которые два дня тому назад сильно колебались, теперь ожили вновь и наполнили душу нашу такою радостью, какой мы никогда еще не испытывали в этих негостеприимных областях, полных страданий! В $11\frac{3}{4}$ часа мы остановились, и, пока люди пили кофе, я измерил полуденную высоту. Мы находились под $85^{\circ}29'$ с. ш. Это обстоятельство воодушевило всех.

22 апреля. Сегодня мы встали в 5 часов и чувствовали себя несколько усталыми. Я много думал в эту ночь и решил отказаться от самой заветной мечты своей, которая жила во мне и казалась такой близкой к исполнению: достигнуть 87° . Для этого нужно было пройти 160 км за неделю. Трудное предприятие! Предположив, что это удастся, можно ли было надеяться, что мы с такою же быстротою совершим обратный путь? А что будет, если нас застигнет дурная погода? Съестных припасов у нас осталось всего на 44 дня, и то при сокращенных пайках; а уменьшить их нельзя, не обессилив окончательно людей. Я решил поэтому вернуться обратно, как только мы достигнем

86°30' с. ш. Не успел я принять этого решения, как мною овладело новое сомнение: да доберемся ли мы до 85°30' с. ш.?

Мы вышли в 9 часов утра при облачном небе и северном ветре. Шли бодро и скоро до 10½ часов. При переходе через ледяной вал в санях Канепа порвались постромки; к счастью, я шел впереди, и мне удалось удержать собак. За это мы вознаграждены были прекрасной равниной, на которой и остановились для измерения полуденной высоты. В 12 ч 20 м мы двинулись дальше и скоро очутились среди ледяных заторов, шедших, по-видимому, со всех сторон на нас. Лед колебался по всем направлениям, ледяные глыбы громоздились друг на друга и с громким треском сооружали валы за валами; каналы открывались по извилистым линиям, а там, где они закрывались, поднимались новые валы. Никогда не думал я, чтобы лед мог быть таким подвижным и грозным. Собаки были от страха и не хотели идти дальше; мы ободряли их а подталкивали сани.

24 апреля. По моему расчету, мы находились под 86°31' с. ш. После краткого молчания, вызванного общим волнением, в палатке поднялся такой оживленный разговор, какой редко подымался в ней. Мы говорили о нашем возвращении в хижину, о том, как удивятся герцог и наши спутники, которые потеряли, пожалуй, всякую надежду на успех нашего предприятия. Мы взяли кусок парусины и написали на нем крупно: 86°31', чтобы оставшиеся в хижине увидели их еще издали при нашем приближении. Мы говорили о наших семьях, о возвращении на родину. Каким блаженством казалось нам будущее!

Термометр показывал -35°. Долго стояли мы под открытым небом, с радостью думая о том, что мы у конца всех наших страданий. Возвращение казалось нам прогулкой, и взоры наши стремились не к северу, а к югу, где ждали нас близкие наши.

25 апреля. Да, мы действительно возвращаемся обратно. Собаки, по-видимому, также понимают это; они бегут такою рысью, что мы еле поспеваем за ними.

28 апреля. За эти четыре дня мы подвинулись на целый градус дальше к югу; если дело будет идти так же и в следующий три-четыре дня, то мы будем почти в безопасности от неожиданных сюрпризов со стороны плавучего льда. Сегодня я часто садился на сани; я чувствую слабость и тяжесть в ногах, так что не могу сделать к пяти шагов подряд. Завтра я попробую не есть пеммикана, который крайне вредно действует на мой желудок. Канепа, такой крепкий и здоровый, тоже не может двигаться от усталости и к вечеру еле плетется. Только Петигакс и Фенойлье крепко держатся на ногах и бодро шагают вперед.

1 мая. Вот уже несколько дней, как у меня болит кисть правой руки, а сегодня разболелась вся рука. Всю ночь не мог я спать из-за нее, и оказалось, что у меня распухли подмышечные железы.

2 мая. Мы вынуждены лежать вследствие худой погоды: снежные заносы, туман и бешеный северо-восточный ветер, который вечером поворотил к северу. Я развязал палец; он оказался распухшим, а отмороженный конец его совершенно черным. С помощью ланцета, который держу левой рукой, я удалил всю почерневшую часть. Не успел я ввести в мясо кончик ножа, как оттуда вышло очень много гноя, что доставило мне большое облегчение. Я срезал всю

верхнюю, омертвевшую часть и обнажил кусочек кости, также, по-видимому, омертвелой. Я надавил на конец ее и почувствовал невыносимую боль во всей руке. Думая, что при малейшем толчке она может причинять мне большие боли, я решил отнять ее. Но у меня ничего не было, кроме ножниц, а маленькая косточка между тем оказалась очень твердой, и резать ее было очень больно. На маленькую операцию эту, которую доктор кончил бы в 3 минуты, я употребил 2 часа, доставив этим не особенно приятное развлечение своим спутникам, которые вынуждены были помогать мне. Канепа не выдержал и, несмотря на бурю и снег, вышел из палатки.

8 мая. Наконец-то удалось нам определить широту и какую широту! — на 24 км южнее, чем мы думали.

13 мая. У нас еще 17 полных порций, которых может хватить на 23 дня, если сократить каждую порцию на одну четверть. Сухарей зато 45 порций. Для собак у нас 200 порций пеммикана и, кроме того, 76 порций высшего сорта пеммикана; он был также взят для собак, но теперь мы решили его сохранить для себя. Я уже несколько раз прибавлял к пище по две порции этого пеммикана.

19 мая. С 4 часов и до полуночи мы шли по равнинам старого, по-видимому, льда, не обращая внимания на туман и снег, который падал то мелкими звездочками, то крупными хлопьями. Все были точно сонные, но стоило явиться какому-нибудь препятствию, как и люди и животные моментально просыпались и к ним возвращалась прежняя энергия. Когда же препятствие было пройдено, все снова погружалось в прежнее состояние и с трудом тащились вперед.

Видимый упадок физических сил моих спутников, к которому присоединилось и нравственное угнетение, явился следствием течения, гнавшего нас на запад. Все это крайне беспокоило меня. Я не мог поступать против совести и не говорить им всей правды. Какой-нибудь несчастный случай мог каждую минуту вырвать меня у них, а потому они должны были знать, где находятся и какого направления должны будут держаться, чтобы спасти себя. Я старался почаще знакомить их с картой, по которой они могли довольно точно определить, в каком положении находятся. Что касается меня, то энергия моя возрастала с каждым днем. Я чувствовал себя сильнее и не испытывал ни усталости, ни сонливости. Мой указательный палец почти не болел больше; я развязал его, лежа в мешке, и прорезал его сбоку острием ланцета, чтобы выпустить скопившийся в нем гной. Пока спали мои спутники, я справился с этой операцией и не чувствовал при этом никакой боли.

20 мая. День прошел в печальных размышлениях о том моменте, когда съестные припасы выйдут и мы не в состоянии будем бороться с течением. Тут перед моими глазами вырастает призрак голода и мороза... Ужасный конец Де-Лонга и экспедиции Грили представляется мне со всеми своими ужасными подробностями, и среди окружающей меня тишины я с сожалением смотрю на спутников, спящих около меня. У них, как и у меня, есть семьи, которые молятся за нас, и при этой мысли я чувствую прилив новых сил, которые побеждают овладевшее мною малодушие. Нет, будем бороться до конца, и если падем, то лишь после отчаянной борьбы!

22 мая. Погода все та же. До 4¹/₂ часов мы шли по довольно ровному льду, а затем нам пришлось прокладывать себе дорогу среди ледяных скал, между которыми лежал такой глубокий и мягкий снег, что мы и собаки выбились из сил. Через каждые 2—3 метра мы проваливались по самые бедра, затем несколько метров шли по твердому снегу и вдруг неожиданно проваливались до пояса или даже до плеч. С трудом, при помощи рук и колен, выкарабкивались мы наверх и тут же снова проваливались. Что за мучение!

1 июня. Мы спали 12 часов; время от времени один из нас выходил из палатки, чтобы посмотреть, что делается с каналом, задержавшим нас вчера. Только в 3 часа пополудни появилась возможность перейти через него. Мы запрягли собак и после невероятных усилий перешли на другую сторону, где находилась обширная равнина. В конце ее мы нашли полузамерзший канал, затем еще две большие равнины и наконец остановились у широкого канала, берега которого двигались, Переход длился два часа. Мы перешли еще равнину и канал, отнявший у нас снова два часа времени. В нашем распоряжении находилась только одна льдина, на которой под конец переправились Канепа и Фенойль с 15 собаками. От чрезмерной тяжести льдина погружалась в воду и грозила распасться на куски. Мы с Петигаком тянули изо всех сил канат, и спутники отделались лишь ножной ванной. Теперь мы то и дело попадаем в воду; я бываю рад, если пройдет полдня и я ни разу не попаду в воду по самые колени.

3 июня. С полуночи и до 6 часов вечера мы не останавливались и все искали прохода то к югу, то к северу, надеясь пробраться к востоку. Прокружив целое утро и потеряв при этом одни сани, мы добрались до обширного ледяного поля, плывшего мимо равнины, где мы ночевали. Мы надеялись, что оно доплывет до противоположного берега канала, но вместо этого оно остановилось посреди него. Когда мы добрались наконец, куда хотели, мы нашли там вчерашние наши следы.

Есть от чего потерять мужество! Мучиться столько часов и прийти на то же место!

8 июня. Я не смыкал сегодня глаз и, лежа в мешке, много часов подряд терзался под наплывом тревожных дум. Но мысли о невесте, о матери, о взятом на себя обязательстве одержали верх над угнетавшим меня состоянием духа, и я спокойнее стал обдумывать наше отчаянное положение. У нас осталось 25 кг пеммикана; если мы кончим его за неделю, у нас будет еще 8 собак, мяса которых хватит на 20—25 дней. Перед нами, следовательно, целый месяц до наступления голода, а за это время мы можем добраться до мыса Флоры, где находится большой склад съестных припасов.

Ночью вследствие сильного движения льдов на севере и северо-западе образовалось много широких каналов. Мы оказались таким образом окруженными со всех сторон водою, к нам ничего больше не оставалось, как расположиться лагерем и ждать более благоприятной минуты.

9 июня. В 9 часов мы двинулись в путь, и через полчаса, нам удалось выбраться из этого полярного болота. В 2 часа пополудни Петигакс позвал меня на вершушку глыбы, куда он вскарабкался, чтобы высмотреть дорогу, и просил меня захватить с собою бинокль. Я поспешил исполнить его просьбу. К

юго-востоку ясно выделялись на горизонте два острова, по всей вероятности, Неаль и Гарлей^[18], а влево от них высокий, темный мыс, верхушка которого была покрыта снегом: мыс Милла, без сомнения. Земля! Я уверен, что немногие моряки испытали то чувство, которое испытали мы в эту минуту. С невероятным воодушевлением продолжали мы путь: мы чувствовали себя так бодро, как в тот день, когда вышли из хижины. Мы не ощущали ни тяжести в ногах, которые до сих пор казались нам свинцовыми, ни пустоты в желудке, ни жажды; мы не плелись уже шаг за шагом, как раньше, а быстро двигались вперед.

Часов после трех показалось солнце, в весь горизонт прояснился. Мы вскарабкались на глыбу, чтобы еще раз увидеть желанную землю. Увы! Острова и мыс исчезли! На восток тянулась необозримая, покрытая глыбами и каналами поверхность, которая далеко впереди сливалась с горизонтом. Мы были поражены, Ужас овладел нами!

10 июня. Мы двинулись в путь рано утром. В 10¹/₂ часов Петигакс сделал мне знак с верхушки ледяной глыбы. Я поспешил к нему; острова снова показались, и еще яснее вчерашнего. Я совершенно ясно видел темную скалу, покрытую кое-где светлыми полосами, лишаями по всей вероятности, и кончающуюся сверху снежным куполом. Это не остров Неаль, как я думал сначала, а мыс Мак-Клинтока. Нет никакого сомнения больше: мы находились ближе к земле, чем думали вчера.

20 июня. Пока мы спали, ветер разогнал льдины, и мы, проснувшись, увидели, что все кругом нас покрыто водой. Мы очутились на небольшом ледяном островке, поперечник которого равнялся 60 метрам; приходилось сидеть и ждать благоприятного ветра или течения. Весь день этот был полон непрерывных надежд и разочарований, Наш маленький остров то приближался к ледяному полю, то удалялся от него. Западный ветер становился все сильнее, и всю надежду свою мы возлагали на него.

21 июня. Всю ночь кто-нибудь из нас дежурил, потому что водяная поверхность то расширялась, то суживалась. Мы находились в 20 метрах от ледяного поля. С мужеством отчаяния двинулись мы вперед. Целый час невыразимой муки пережили мы на этом растрескавшемся, плавающем на воде ледяном поле; каждый шаг завоевывали мы с невероятными усилиями и, несмотря на это, удалились всего на 50 метров.

Ледяное поле, оставленное нами позади, и то, к которому мы стремились, быстро двигались по направлению к югу; наша же льдина и окружающие нас глыбы не двигались с места. Канал превратился в озеро, которое все больше и больше разливалось к северу. Часа два продержались мы на нашем странном суденышке, когда вдруг увидели, что озеро уменьшается, а ледяные поля начинают с необыкновенной быстротой надвигаться на нас. Мы решили перебраться на лед раньше, чем он столкнется с нашим маленьким островом. Не успело ледяное поле приблизиться к нам, как мы прыгнули на него и потащили за собой собак и сани. В ту же минуту островок наш, стиснутый ледяными полями и глыбами, распался на куски. Мы вздрогнули, и отвернулись от него... Мы ласкали собак, которые повиновались нам и столько жертв принесли нам. Поколебайся они минуту — и все имущество наше погибло бы.

22 июня. В 11^{1/2} часов мы направились к мысу Бророк. Погода пасмурная. Мокрый снег приставал к полозьям саней, и собаки с трудом тащили их. У нас осталось еще 7; тащат, собственно, только 6, потому что Мессикано еле двигался. Мы с Канепой все время помогали им, хотя сами шли с трудом, проваливаясь по колени в снег. В 7 часов погода прояснилась, и мы увидели мыс Габермана и мыс Бророк.

23 июня. Взволнованные до глубины души, стояла мы несколько минут неподвижно. Да, мы были на Земле кронпринца Рудольфа, в нескольких километрах от своих товарищей.

Чтобы пройти к бухте Теплиц, мы должны были снова сойти на плавучий лед, сильно расколотый и изборозженный по всем направлениям каналами и водяными лужами. Я предпочел идти по леднику; это стоило нам больших трудов, потому что сани наши то и дело скользили по крутому спуску в море. На самой верхушке нас снова окружил туман, и до того густой, что мы рисковали наткнуться на что-нибудь. В нескольких шагах от нас из середины льда высилась скала; мы разбили подле нее палатку.

Утро. 6 часов. Мы отдали собакам остатки последней убитой нами жертвы — кости, дочиста выскобленные после нашего обеда. В 8 часов прояснился туман, и Фенойлье, стоявший у входа в палатку, крикнул:

— Хижина!

Мы бросились из палатки. С нами сделалась настоящая лихорадка... руки наши дрожали, когда мы складывали палатку, и дрожали еще больше, когда мы привязывали флаг к бамбуковой палке, которую укрепили затем на каяке. Мы хотели прийти с распущенным флагом, хотели, чтобы товарищи наши сразу увидели, что все мы здоровы, что мы не потерпели неудачи.

Мы спустились с ледника. «Полярная Звезда» все еще стояла на том же месте; вдали виднелись черные точки, которые двигались туда и сюда. Мы ускорили шаги. Мы уже ясно различали фигуры людей. Я вынул полевой бинокль и увидел, что все бегут: нас увидели. С большим волнением спустились мы вниз. Друзья бежали к нам... Их мало, и я напрасно старался пересчитать их. Мною овладел ужас... Неужели погибла вторая группа? Вот мы близко, стараемся рассмотреть, где доктор, но не видим его. А между тем он оказывается совсем близко и кричит нам, размахивая шапкой:

— Ура, ура, ура!

Спустя несколько минут мы лежим в объятиях друг друга. Я пожимаю всем руки. Ганс говорит мне:

— Знаете, Кверини не вернулся!

Я поражен и смотрю на доктора... Тот печально опускает голову...

Позднее, когда расчеты Каньи были проверены, оказалось, что итальянцы достигли широты 86°34'. Рекорд Нансена был побит на 20 минут — на 37 километров.

Обстоятельства гибели группы Кверини остались неизвестными.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ

Роберт Пири посвятил достижению полюса двадцать три года. Полтора десятка лет он провел на крайнем севере Гренландии.

Во время одной из экспедиций, еще в 1899 году, Пири отморозил ноги. Восемь пальцев пришлось ампутировать. Но ни этот несчастный случай, ни многочисленные неудачи не могли сломить упорство американского путешественника. Пожалуй, в истории географических открытий трудно найти другой пример такой одержимости идеей, такого фанатизма.

Пять раз от берегов Гренландии он шел к полюсу и пять раз был вынужден повернуть обратно. То открытая вода, то непроходимые торосы останавливали его. Но с каждым разом полюс становился все ближе.

Год 1900 — 83°50'.

Год 1902 — 84°17'.

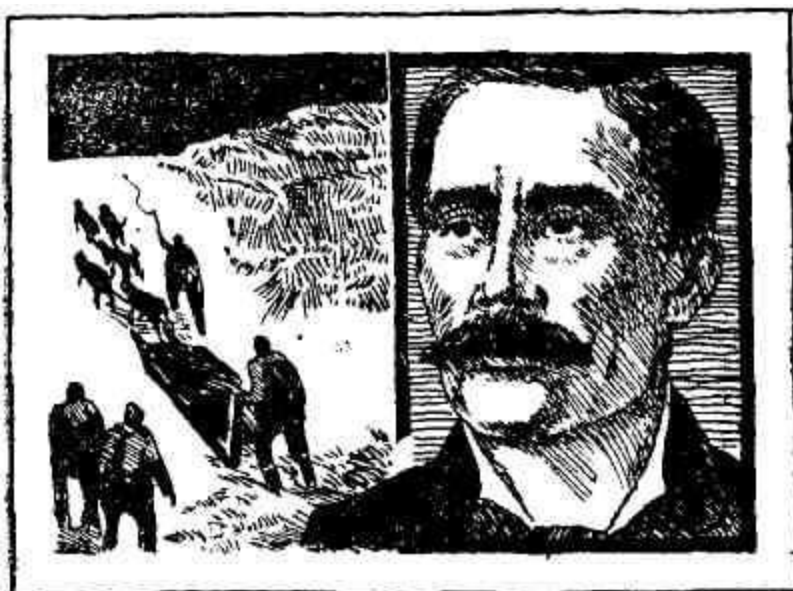
Год 1906 — 87°06'.

Пири не был ученым. Он писал своему другу: «Вы не хуже меня знаете, что все эти разговоры о научных данных, которые хорошо было бы получить, и о том, что сам по себе полюс ничего не значит, — чушь. Вы и я, мы оба уже не маленькие, и мы оба знаем, что никакая так называемая научная информация не может сравниться с достижением полюса».

Пири привык смотреть на полюс как на некий великий приз. С годами у него появилось чувство, что покорение вершины планеты предназначено ему судьбой. Широта 87°06' была рекордной. Никто не подходил к полюсу ближе, чем Пири. Может быть, еще одна попытка — и... Несмотря на то что ему исполнилось уже пятьдесят два года, Пири не хотел смириться с неудачами. Состоится ли она, эта решающая попытка? Если кто и сомневается, то только не Роберт Пири. Его новую экспедицию снаряжает специальный Арктический клуб Пири. Президент Теодор Рузвельт, обнимая Пири на прощание, называет его национальной надеждой...

1 марта 1909 года Роберт Эдвин Пири вновь стартует к полюсу.

Роберт Пири.



П и р и Р. Северный полюс. М., Мысль, 1972.

Достижение Северного полюса вполне можно уподобить шахматной партии, в которой все ходы, ведущие к благоприятному исходу, продуманы заранее, задолго до начала игры.

Человек и эскимосская собака являются единственными механизмами, способными удовлетворить широким требованиям и трудностям путешествия в Арктике. Воздушные корабли, автомобили, дрессированные белые медведи и тому подобное — средства на сегодняшний день преждевременные, годные разве только для привлечения внимания публики.

Нет нужды распространяться о том, что люди, из поколения в поколение живущие и работающие в данном районе, представляют собой наилучший материал для комплектования состава серьезной арктической экспедиции.

Цель моей работы... завоевать для Соединенных Штатов великий мировой трофей, являвшийся предметом устремлений и соревнования практически между всеми цивилизованными народами на протяжении последних трех столетий.

Возможно, читателю будет легче получить более яркое представление о работе, которую должна была выполнить экспедиция, если я постараюсь объяснить ему точно, что значит проделать около тысячи миль по паковому льду на санях с собачьей упряжкой.

От мыса Колумбия нам предстояло пройти 413 миль, прямо на север по льду Полярного моря (Северного Ледовитого океана). Многие люди, памятуя о гладких катках своего детства, представляют себе Полярное море в виде гигантского катка с ровной поверхностью, по которой нас весело тащат собаки, а мы зная сидим себе на санях, подложив под ноги горячие кирпичи, чтобы не мерзли пальцы. Подобные представления, как будет показано далее, весьма далеки от истины.

Между мысом Колумбия и Северным полюсом нет ни суши, ни гладкого льда, а ровного льда очень мало.

Первые несколько миль после того, как покидаешь материк, дорога сравнительно ровная — идешь по так называемой ледниковой кромке. Кромка эта заполняет все заливы и простирается на всю ширину северной части Земли Гранта.

За ледниковой кромкой начинается трудно поддающаяся описанию поверхность прибрежной полыньи — зона постоянной борьбы между тяжелым плавучим льдом и неподвижной ледниковой кромкой. Прибрежная полынья постоянно открывается и закрывается: открывается во время дующих с берега ветров или в сизигийный отлив, а закрывается, когда дуют северные ветры и в сизигийный прилив^[19]. Лед здесь разламывается на глыбы всевозможных размеров и нагромождается в огромные торосистые гряды, тянущиеся параллельно берегу.

Образуются эти гряды благодаря той поистине невообразимой силе, с которой ледяные поля притискиваются к краю ледниковой кромки; аналогичным образом еще дальше на севере гряды торосов нагромождаются сильными ветрами и течениями, сталкивающими и перемалывающими огромные ледяные поля.

Преодолевая торосистую гряду, приходится тщательно выбирать путь, зачастую прокладывая себе проход с помощью ледоруба, голосом и кнутом подбадривая собак, а порою и перетаскивать сани с грузом в 500 фунтов, отчего, кажется, отрываются все мускулы на лопатках.

В результате постоянного движения льда большие поля дрейфуют в разных направлениях по воле ветра и течений, сталкиваются друг с другом, раскалываются на части, размалывают попавший между ними более тонкий лед, оббивают свои края и наращивают по ним гряды торосов, в результате всего этого поверхность Полярного моря зимой представляет собою нечто невообразимое по неровности и труднопроходимости.

Однако вышеописанные торосистые нагромождения — еще не самая худшая черта полярного льда. Гораздо более неприятны и опасны так называемые полыньи — полосы открытой воды, возникающие вследствие подвижек льда под напором ветра и приливно-отливных течений. Полыньи — вот постоянный кошмар, преследующий всякого, кто путешествует по замерзшей поверхности Полярного моря; по пути на север они препятствуют дальнейшему продвижению, на обратном пути могут отрезать путешественника от суши и жизни, оставив его блуждать и умирать голодной смертью на северной стороне. Появление полыней нельзя ни предсказать, ни рассчитать. Они без предупреждения открываются прямо перед путешественником, не подчиняясь никаким определенным правилам или законам. Полыньи — неизвестная величина полярного уравнения.

Иногда полыньи в виде небольших трещин почти по прямой пересекают старые ледяные поля. Иногда представляют собой зигзагообразные полосы открытой воды такой ширины, что их нельзя пересечь. Иногда это целые реки открытой воды от полумили до двух миль шириной, простирающиеся на запад и на восток за пределы видимости.

Трудности и лишения санного марша к Северному полюсу слишком многочисленны, чтобы рассказать о них в одном абзаце. Но вот вкратце

худшие из них: развороченный торосистый лед, который приходится преодолевать с тяжело нагруженными санями; жуткий, плотный, как стена воды, ветер, против которого приходится временами идти; вышеописанные полыньи, которые так или иначе приходится пересекать; лютый, порой достигающий 60° мороз, от которого приходится защищаться меховой одеждой а постоянным движением; трудность переброски по прерванному торосами и полыньями следу запасов пищи — пеммикана, сухарей, чая, сгущенного молока — и жидкого топлива в количествах, достаточных для поддержания физических сил и продолжения путешествия. Во время нашего последнего похода часто бывало так холодно, что коньяк замерзал, керосин становился белым и вязким, а собак было едва видно за паром от их дыхания. Необходимость строить каждую ночь тесные и неудобные снежные дома, а также холодное ложе, на котором нам приходилось спать урывками ровно столько, сколько позволяли крайние обстоятельства нашего отчаянного предприятия, — это уже мелочи, едва ли достойные упоминания наравне с настоящими трудностями.

Однако стойкость и выносливость сами по себе еще не обеспечивают достижения Северного полюса. Для этого нужны и многолетний опыт путешествий в арктических краях, и поддержка многочисленного отряда помощников, искушенных в подобного рода работе, и исчерпывающее знание Арктики и снаряжения, знание, без которого нельзя подготовить себя и всю экспедицию ко всякого рода случайностям. Только при всех этих условиях можно достичь заветной цели и вернуться обратно.

Вспомогательные отряды — важный фактор успеха, потому что единственный отряд, из какого бы числа людей и собак он ни состоял, никак не может тащить с собой до полюса и обратно (900 с лишним миль) необходимое на все время пути продовольствие и жидкое топливо (пусть даже во все уменьшающемся количестве). Легко понять, что за несколько дней похода по бездорожным льдам Полярного моря, где нет возможности добыть хотя бы унцию продовольствия, содержимое одних или нескольких саней целиком поглощается людьми и собаками. В таком случае погонщиков с собаками следует немедленно отсылать на сушу. Это лишние рты, на которые нельзя тратить остающиеся драгоценные запасы провианта. Чем дальше идет отряд, тем больше саней освобождается. Эти сани, вместе с собаками и погонщиками, также отсылаются обратно, чтобы обеспечить дальнейшее продвижение основного отряда. Еще дальше, по этой же причине, отсылаются все новые и новые подразделения.

Стандартный дневной рацион на одного человека в последнем санном марше к полюсу во всех моих экспедициях состоял из 1 фунта пеммикана, 1 фунта сухарей, 4 унций сгущенного молока, $\frac{1}{2}$ унции спрессованного чая, 6 унций жидкого топлива — спирта или керосина.

На таком рационе человек может усиленно работать очень продолжительное время при самых низких температурах, чувствуя себя удовлетворительно. Вводить какие-нибудь другие предметы питания как для повышения теплопродуктивности организма, так и для покрытия расхода белка я не вижу необходимости.

Дневной рацион собаки — фунт пеммикана; эти животные — потомки полярного волка — настолько выносливы, что при недостатке пищи могут долгое время работать на очень скудном рационе. Тем не менее я всегда старался определять рацион в соответствии с продолжительностью работы в поле, чтобы собаки питались, по крайней мере, не хуже меня.

Расстояние, которое мы проходили день за днем, определялось счислением, а затем уточнялось полуденными наблюдениями высоты солнца. Наш метод счисления был весьма прост: направление мы определяли по компасу, а для вычисления расстояния брали среднее предположений Бартлетта, Марвина и моих о длине пройденного за день пути.

Разумеется, счисление, совершенно не проверяемое астрономическими наблюдениями, было бы недостаточно для научных целей. На первых порах нашего похода солнца не было, и мы не могли точно определить свое местонахождение. Позднее, когда мы шли при солнечном свете, мы проводили наблюдения, необходимые для проверки наших предположительных счислений, но не более того. Мне не хотелось, чтобы мои товарищи тратили на это энергию и утомляли глаза.

Фактически астрономические наблюдения производились каждые пять переходов, если только вообще представлялась такая возможность.

Утром 1 марта я проснулся еще до рассвета. Вокруг угла со свистом гулял ветер. Такое явление в самый день нашего старта, после многих дней безветрия, я расценил как невезение, но, выглянув в смотровое окошечко, увидел, что погода стоит по-прежнему ясная, а звезды сверкают, как алмазы. Ветер дул с востока — впервые за все те годы, что я провел в Арктике. Разумеется, эскимосы приписали это необычное обстоятельство — явление в самом деле из ряда вон выходящее — козням своего заклятого врага Торнарсука, попросту говоря, черта.

Отряды один за другим отделялись от основных сил армии саней и упряжек, выходили на лед и исчезали в дымке на севере. Отъезд происходил бесшумно — леденящий восточный ветер уносил все звуки. Уже через несколько мгновений люди и собаки пропадали из виду, поглощенные дымкой поземки и метущим снегом.

Придав отъезду видимость порядка, я со своим отрядом выехал последним.

Таким образом, вся экспедиция, состоявшая из 24 человек, 19 саней и 133 собак, находилась наконец на льду Полярного моря, примерно на 83-й параллели.

Когда мы вышли из-под прикрытия суши, ветер обрушился на нас со всей силой, но, поскольку он дул не в лицо, а шли мы по проложенному следу, с опущенной головой и полузакрытыми глазами, он не останавливал нас и не причинял серьезного беспокойства. Однако я понимал, хоть и старался не задумываться над этим, что ветер неизбежно откроет полыньи на нашем маршруте.

С первым серьезным препятствием в санном походе мы столкнулись уже на второй день после выхода с суши.

Когда мы проделали примерно три четверти дневного перехода, впереди над северным горизонтом показалась темная зловещая туча — предвестник открытой воды. Вблизи полыней всегда наблюдается туман. С поверхности

воды происходит интенсивное испарение, пары в холодном воздухе конденсируются и образуют настолько густой туман, что временами он выглядит черным, как дым степного пожара.

Мои опасения оправдались: прямо впереди нас на снегу обозначились черные точки — вспомогательные отряды, задержанные полыньей. Подойдя поближе, я увидел полосу открытой воды примерно в четверть мили шириной, образовавшуюся уже после того, как тут прошел отряд капитана^[20]. Ветер оказывал свое действие.

Я распорядился разбить лагерь, ничего другого не оставалось.

Наутро перед рассветом мы слышали скрежет льда и поняли, что полынья закрывается. Постучав топором по ледяному полу иглу, я дал знак всем остальным отрядам живо подниматься и завтракать. Утро снова выдалось ясное, если не считать поземки, однако ветер дул не ослабевая.

С первыми проблесками дня мы уже поспешно пересекали полынью по наслоениям молодого льда, который двигался, взламывался и нагромождался по ее краям. Вообразите себе, что вы пересекаете реку по ряду гигантских черепиц в один, два или три фута толщиной, которые постоянно зыблются и смещаются, и вы получите представление о той ненадежной поверхности, по которой мы переходили полынью. Подобный переход весьма опасен: в любую минуту и сани, и упряжка, и погонщик могут оказаться в ледяной воде. Следа Бартлетта на другой стороне полыньи мы не обнаружили. Это означало, что след разорвался и ушел в сторону в результате бокового (то есть на запад или на восток) смещения ледяных берегов полыньи.

Часа через два пути мы оказались в развилке между двумя новыми полыньями, преградившими нам путь. Молодой, недавно образовавшийся лед на западной полынье, хоть и слишком тонкий, чтобы удержать сани, был все же достаточно крепок, чтобы выдержать вес человека, и я послал Киута на запад отыскивать след капитана. Тем временен остальные эскимосы устроили из снежных блоков укрытие и принялись за мелкий ремонт саней.

Вернувшись через полчаса, Киута сигнализировал нам, что ему удалось отыскать след Бартлетта. Вскоре после возвращения Киута берега западной полыньи сомкнулись, смяв ненадежный молодой лед, по которому он прошел. Мы поспешно переправились на другую сторону и вновь вышли на след, оказавшийся в полутора милях к западу.

На следующий день, 4 марта, погода изменилась. Небо затянулось тучами, ветер за ночь повернул на 180° и дул теперь с запада, порывами налетал легкий снег, термометр показывал всего лишь 9° ниже нуля. После 50-градусных морозов нам прямо-таки казалось, что наступила жара. Полыней стало еще больше — их присутствие выдавали тяжелые черные тучи. Милях в двух к востоку зияла полынья, тянувшаяся на север строго параллельно нашему маршруту и потому не внушавшая нам опасений. Однако широкая и зловещая черная полоса, простиравшаяся с запада на восток поперек нашего маршрута, сильно меня озаботила. Лед явно смещался по всем направлениям, а резкое потепление и снег, пришедшие с западный ветром, говорили о массе открытой воды на западе.

Перспективы были не из приятных, зато как бы в виде компенсации дорога оказалась не особенно трудной.

Мы пошли вперед и вскоре достигли стоянки капитана. Тут моим глазам открылось безрадостное зрелище, столь знакомое мне по экспедиции 1905—1906 годов, — белоснежное пространство льда прорезала река иссиня-черной воды, извергавшая густые облака пара, который мрачным пологом нависал над головой, временами понижаясь и закрывая противоположный берег этого зложелательного Стикса.

Весь следующий день мы прождали перед полыней, затем второй, третий, четвертый и пятый; дни проходили в невыносимом бездействии, путь нам по-прежнему преграждала широкая полоса черной воды. Погода все эти дни как нельзя более подходила для путешествия, температура держалась в пределах минус 5° — минус 32°. За это время мы могли бы миновать 85-ю параллель, если бы не это препятствие — следствие ветра, дувшего в первые три дня нашего старта.

Эти пять дней я ходил по льду туда и обратно, проклиная судьбу, которой вздумалось остановить нас открытой водой, когда все прочее: погода, лед, собаки, люди и снаряжение — не оставляло желать лучшего. В эти дни мы с Бартлеттом почти не разговаривали. Бывают времена, когда молчание красноречивее всяких слов. Мы лишь изредка обменивались взглядами, и по плотно сжатым губам капитана я догадывался, что происходит у него в душе.

Вечером 10 марта полынья почти закрылась, и я распорядился наутро готовиться к выходу.

Мы благополучно перебрались через полынью и прошли за день не менее двенадцати миль. Мы пересекли еще семь полыней от полумили до мили шириной; каждая была затянута молодым льдом, по которому едва-едва можно было пройти. Все отряды, включая отряд Бартлетта, шли вместе.

В этот переход мы пересекли 84-ю параллель. Всю ночь под действием прилива лед спланивался вокруг лагеря. Не прекращающийся скрежет, стоны и треск льда слышались всю ночь напролет. Однако я спал спокойно: наши иглу стояли на тяжелом ледяном поле, которое едва ли могло взломаться.

Здесь следует заметить, что ни один член экспедиции не знал, как далеко он пойдет со мной и когда будет отослан обратно; только капитану Бартлетту я еще на мысе Колумбия сказал, что, возможно, обстоятельства сложатся так, что мне придется пользоваться его помощью и опираться, на его могучие плечи и после того, как мы пройдем крайний северный предел, достигнутый герцогом Аббруцким.

Я надеялся, что при хорошей погоде, и если лед будет не хуже, чем тот, по которому мы уже прошли, Боруп сможет пройти со мной за 85-ю параллель, Марвин за 86-ю, а Бартлетт за 87-ю. В конце каждого маршрута в пять переходов я буду отсылать обратно самых ненадежных собак, наименее работоспособных эскимосов и поврежденные сани.

...До сих пор мы не производили определений широты. При низком положении солнца над горизонтом результаты наблюдений были бы неточными.

Но вот выдался ясный, спокойный день с 40-градусным морозом, и мы решили проверить наше счислимое положение. Я велел эскимосам построить из снега укрытие от ветра, чтобы Марвин мог определять широту, измерив высоту солнца при прохождении через меридиан. Я предполагал, что Марвин будет производить все наблюдения вплоть до крайней северной точки своего маршрута, а Бартлетт соответственно своего. Тому были две причины. Первая — я берег свое зрение, вторая, и основная, — я хотел иметь серии независимых наблюдений для определения пройденного расстояния.

Результаты наблюдений показали, что мы находимся примерно под $85^{\circ}48'$ северной широты. Считая наши два последних перехода за 25 миль, мы определили, что лагерь № 19, от которого Боруп повернул обратно, находится под $85^{\circ}23'$ северной широты. Наблюдение показало, что до сих пор мы проходили в среднем $11,5'$ широты за каждый переход.

...Марвин, воспользовавшись ясной погодой, вторично измерил высоту солнца над меридианом и определил наше местоположение. Оно оказалось $86^{\circ}38'$ северной широты. Как я и ожидал, мы побили рекорд итальянской экспедиции герцога Аббруццкого и покрыли за последние три перехода расстояние в $50'$ широты, делая в среднем $16\frac{2}{3}$ мили за переход.

Около четырех часов дня Бартлетт, Укеа и Карко на двух санях с восемнадцатью собаками вышли в авангарде на север.

Наутро, в пятницу 26 марта, в половине десятого утра Марвин, Кудлукту и «Харриган» на одних санях с семнадцатью собаками выехали на юг.

Ничто не омрачало нашего расставания. Утро было ясное, морозное, лед и снег искрились на солнце, отославшиеся собаки были резвы и проворны, из полярной пустыни веяло свежим холодным воздухом, а сам Марвин, хотя ему и не хотелось поворачивать назад, был счастлив тем, что ему довелось пронести знамя Корнеллского университета за крайнюю северную широту, достигнутую Нансеном и герцогом Аббруццким, а также тем, что, за исключением Бартлетта а меня, он один из всех белых побывал в той исключительной области, что простирается за $86^{\circ}34'$ северной широты.

День 27 марта выдался ослепительно солнечный, небо сверкало голубым, лед белым, и, если бы у всех членов экспедиции не было очков с дымчатыми стеклами, некоторые из нас, несомненно, заработали бы себе снежную слепоту. С той поры как вновь появившееся полярное солнце высоко поднялось над горизонтом, мы носили дымчатые очки постоянно.

Температура в этот переход упала с 30° до 40° ниже нуля, дул резкий северо-восточный ветер, собак окутывало белое облако пара. Мы радуемся сильному холоду на полярном льду, поскольку повышение температуры и легкий снег всегда означают открытую воду, опасность задержки. Разумеется, такие мелкие неприятности, как отмороженные и кровоточащие щеки и носы, мы рассматриваем как издержки большой игры. Гораздо хуже отморозить пальцы или пятку, потому что это ограничивает способность передвижения, а именно для передвижения мы и находимся в Арктике. Просто боль или неудобства неизбежны, а в общем ими можно пренебречь.

Переход, несмотря на сумасшедшую дорогу, приблизил нас к цели на добрых 12 миль.

Мы перешли 87-ю параллель и вступили в область постоянного дневного света — солнце за наш последний переход не садилось. В эту ночь я уснул с легким сердцем: мы пересекли 87-ю параллель здоровыми, со здоровыми собаками и достаточным запасом продовольствия на санях. Три года назад я был вынужден повернуть обратно с 87°06' северной широты — всего в шести милях севернее той широты, где мы теперь стояли лагерем; мои собаки были истощены, запасы на исходе, и все мы были угнетены и разочарованы. Мне тогда казалось, что повесть моей жизни закончена и прочно перечеркнута словом «поражение».

Теперь, постарев на три года и оставив за плечами три года неумолимо изнашивающей человека арктической игры, я вновь стоял за 87-й параллелью, по-прежнему устремленный к цели, которая манила меня столько лет. Но даже сейчас, поставив свой наивысший рекорд, сейчас, когда все, казалось, сулило удачу, я не решился особенно доверяться предательскому белоснежному льду, 180 морских миль которого простирались между мною и концом пути. Я долгие годы верил, что достичь полюса можно и что это написано мне на роду, но я всегда напоминал себе о том, что многие люди подобно мне стремились к какой-нибудь заветной цели и терпели неудачу в конце.

Последние несколько миль я шел с Бартлеттом в авангарде. Он был настроен серьезно и хотел идти дальше, но по плану ему полагалось повернуть обратно во главе четвертого вспомогательного отряда, так как у нас не было достаточно провианта, чтобы основной отряд мог идти в расширенном составе.

Моя установка сводилась к тому, чтобы выжать из вспомогательных отрядов все, что возможно, и сохранить силы основного отряда; соответственно, на всем пути следования на север насколько возможно облегчалась работа людям, которых я с самого начала наметил в окончательный состав основного отряда.

Бартлетт произвел определение широты. Результат оказался 87°46'49" северной широты.

Естественно, Бартлетт был очень разочарован, что... ему не удалось достичь 88-й параллели. Это было прямым следствием северного ветра, который дул последние два дня, смещая лед в южном направлении.

С уходом капитана в основных силах экспедиции осталось два отряда — Хенсона и мой. Моими помощниками были Эгингва и Сиглу, помощниками Хенсона — Ута и Укеа. У нас было пять саней и 40 собак — лучшие из тех, с которыми мы покидали корабль. С ними мы и готовились завершить последний этап путешествия.

Мы находились на расстоянии 133 морских миль от полюса

Быть может, теперь будет уместно объяснить, почему я избрал именно Хенсона в качестве спутника, который должен был дойти со мной до самого полюса. В этом отношении я поступил так же, как поступал во все свои экспедиции за последние пятнадцать лет; Хенсон всегда доходил со мной до самой северной точки. Больше того, из всех моих людей Хенсон был наиболее пригоден для такого рода работы, если не считать эскимосов, которые с их знанием ледовой техники и искусством управляться с собачьими упряжками

были мне более нужны как члены моего собственного отряда, чем кто-либо из белых. Разумеется, эскимосы не умели руководить, зато умели подчиняться и управлять собаками лучше любого белого.

Хенсон имел многолетний опыт работы в Арктике и был в ней почти так же искусен, как эскимосы. Он умел управляться с собаками и санями. Он был частью двигательной машины. Возьми я с собой какого-нибудь другого участника экспедиции, он был бы пассажиром, для которого потребовалось бы лишнее продовольствие и снаряжение. Это привело бы к увеличению санного груза, тогда как, беря с собою Хенсона, я действовал в интересах экономии веса.

Когда Бартлетт покидал нас, мы практически заново отстроили сани и взяли себе лучших собак. К тому же мы понимали, что надо достигнуть цели и как можно скорее вернуться на материк. Погода нам благоприятствовала. В среднем дневной переход за все путешествие от суши до полюса превышал 15 миль. Мы неоднократно совершали переходы и по 20 миль. А после того как повернул обратно последний вспомогательный отряд, среднее наших пяти переходов составляло примерно 26 миль.

Наш последний марш на север закончился 6 апреля в 10 часов утра. Я сделал запланированные пять переходов от того места, где Бартлетт повернул обратно, и согласно счислению мы находились теперь в непосредственной близости к цели, к которой стремились. После обычных приготовлений к разбивке лагеря, примерно в полдень, по местному времени, я произвел первое на нашей полярной стоянке определение высоты солнца по меридиану мыса Колумбия и вычислил широту. Наше местоположение было 89°57' северной широты.

Итак, закончился последний долгий переход нашего путешествия на север. Мы фактически были уже в виду полюса, но я слишком устал, чтобы сделать остающиеся несколько шагов.

...Я произвел всего тринадцать ординарных, или шесть с половиной двойных, наблюдений солнца на двух разных станциях в трех разных направлениях в разное время.

Я допускал погрешность в своих наблюдениях приблизительно в десять миль, поэтому, пересекая лед в различных направлениях, в какой-то момент должен был пройти ту точку или очень близко от нее, где север, юг, восток и запад сливаются воедино.

Водрузив на льду американский флаг, я велел Хенсону подготовить с эскимосами троекратное «ура», которое они и исполнили с величайшим воодушевлением. Затем я пожал руки всем участникам отряда — простая церемония, которую одобряют наиболее демократически настроенные люди. Эскимосы радовались нашему успеху, как дети. Разумеется, не понимая в полной мере смысла события, они все же понимали, что оно означает окончательное завершение работы, за которой видели меня много лет.

Затем в щель между ледяными глыбами торосистой гряды я вложил бутылку с диагональной полосой моего флага и запиской следующего содержания:

«90° северной широты, Северный полюс.

6 апреля 1909 года.

Сегодня я водрузил национальный флаг Соединенных Штатов Америки в этом месте, где согласно моим наблюдениям проходит северополярная ось Земли, и тем самым заявил права владения на всю эту и прилегающую область от имени и во имя президента Соединенных Штатов Америки.

В знак владения оставляю здесь эту запись и флаг Соединенных Штатов.

Роберт Э. Пири, военно-морской флот США».

7 апреля в 4 часа дня мы покинули наш лагерь у Северного полюса.

Конечно, совсем не случайно Пири включил в полюсный отряд слугу-негра Мэта Хенсона и четырех эскимосов. Пири не хотел делить пальмы первенства с «белым». Позднее он скажет достаточно откровенно: «Полюс — цель всей моей жизни. И поэтому я не считал, что достижение этой цели я должен делить с человеком, может быть, способным и достойным, но еще молодым и посвятившим этому всего несколько лет жизни. Честно говоря, мне кажется, он не имеет тех же прав, что я».

Обратный путь, судя по дневникам Пири, был легким и быстрым. Уже 23 апреля отряд достиг прежней стоянки на мысе Колумбия, и вскоре Пири взойшел на корабль. Но радио не было, и об успехе удалось сообщить только осенью.

«Звезды и полосы вбиты в полюс», — написал Пири в телеграмме, отправленной 6 сентября. «Звезды и полосы» — это американский флаг, который водрузил Пири. Победа!

Помните: «Я долгие годы верил, что достичь полюса написано мне на роду...» За пять дней до победного сообщения Пири в Европу пришла другая телеграмма, подписанная американским врачом и путешественником Фредериком Куком: «21 апреля 1908 года достигли Северного полюса. Обнаружили Землю далеко на севере».

Почти на год доктор Фредерик Кук опередил Роберта Пири.
Записки доктора Кука:

Фредерик Кук.



Кук Ф. Как я открыл Северный полюс. Новое слово. Спб., 1909, № 11, 12.

Большинство полярных экспедиций субсидировалось или правительством, или частными лицами, причем затрачивались громадные капиталы. Мы были лишены этого удовольствия, но зато и совершенно свободны от всяких обязательств по отношению к господам, сидящим в своих кабинетах и дремлющим за зеленым сукном. С нами не было новичков в полярных путешествиях, задерживающих на каждом шагу экспедиции благодаря своей неопытности и неподготовленности. Не было у нас и воздушных шаров, автомобилей и прочих фантастических спутников неудачных экспедиций.

При каждой полярной санной экспедиции должна быть лодка, на которой можно было бы спокойно удаляться от центра экспедиции.

Пригодным мы нашли только один тип легкой лодки, а именно обыкновенную складную лодку из просмоленной парусины. Такая лодка служила нам с огромною пользой в течение ста дней, никогда нас не стесняла, и, наверное, без нее мы никогда не увидели бы родины.

Походным провиантом для нашей экспедиции мы выбрали пеммикан. Этот питательный препарат служил пищей не только для нас, но и хорошей подкормкою для собак. Пеммикан, изобретение северо-американских индейцев, всегда являлся хорошим подспорьем в арктических экспедициях, у нас же он был единственной пищей о течение долгого времени.

19 февраля 1908 года вся наша экспедиция, состоявшая из 11 человек, 103 собак и 11 тяжело нагруженных саней, покинула гренландский берег и двинулась к полюсу. Сначала мы направились на запад через непроходимые льды Смитова пролива к мысу Сабин. Мрак полярной ночи едва смягчался краткими часами дневного света, а температура воздуха была весьма низка, временами термометр падал до 64° ниже нуля.

17 марта мы достигли наконец конца географически известной нам земли. Мы остановились лагерем на глетчерах среди отвесных утесов самого северного берега в мире (мыс Свартевег)^[21] и исследовали опытным глазом расстилавшиеся перед нами поля из ледяных глыб Полярного моря. Мы прошли в

28 дней почти 400 миль, а нам оставалось еще сделать 520 миль незнакомой и тяжелой дорогой, прежде чем мы достигнем цели.

К этому времени я тщательно изучил и точно рассчитал каждый фактор сил собаки и человека, чтобы совершить последний переход через Полярное море к полюсу с возможным совершенством. Среди спутников моих я нашел наиболее подходящими товарищами для совершения этого перехода двух эскимосов в возрасте 32 лет: Этукискука и Авелаха. Затем я отобрал для себя двадцать шесть лучших собак и нагрузил всевозможными припасами для 80-дневного путешествия пару крепких саней. Было бы неосторожным двинуться далее всей экспедицией, так как легко примениться к разным изменениям окружающих условий возможно только небольшому количеству людей, не связанных тяжелым грузом. Двум же избранным мною эскимосам я доверял как самому себе, зная их честность и преданность.

Таким образом, маленький поезд наш был ограничен парой легких санок, весивших с грузом 1200 фунтов. Каждые санки везли 13 крупных и выносливых собак. Груз заключал в себя следующие предметы первой необходимости: 935 фунтов пеммикана, 50 фунтов филея мускусных быков, 2 фунта чая, 1 фунт кофе, 25 фунтов сахара, 40 фунтов конденсированного молока, 60 фунтов молочных бисквитов, 10 фунтов горохового супа в консервах, 50 фунтов разных мелочей, 40 фунтов керосина, 2 фунта алкоголя, 3 фунта свечей, 1 фунт стичек^[22].

Из предметов домашнего обихода мы захватили с собой: керосиновую кухню, три кастрюльки из алюминия, столик, три оловянных тарелки, шесть карманных ножей, два десятидюймовых мясницких ножа, тринадцатидюймовую пилу, пятнадцатидюймовый нож, ягдташ и патронташ, 110 патронов, кирку и топор, запасные постромки и кнуты, четыре запасных мешка.

Из средств передвижения мы имели: пару саней в 52 фунта весом, 12-футовую складную лодку из парусины весом в 34 фунта. Кроме того — палатку из непромокаемой шелковой материи, два брезента для саней, два спальных мешка из шкуры северного оленя, меховые мешки для ног, запасной материал для ремонта саней, винты, гвозди, клещи и молоток.

Научный багаж заключался в следующем: три компаса, секстант, шагомер, три карманных хронометра, карманные часы, карты, три термометра, барометр, фотографический аппарат и пленки к нему, записные книжки и карандаши.

Теперь, когда мы остались втроем, чувство одиночества охватило нас сильнее, чем когда-либо. Но зато, с другой стороны, наш маленький караван получил преимущество в отношении скорости передвижения. И, вообще говоря, чем больше число членов экспедиции, тем большую ответственность несет на себе руководитель ее. Поэтому последний прежде всего должен заботиться о том, чтобы в экспедиции принимали участие исключительно полезные для дела люди. Слабую или неспособную собаку можно употребить в пищу ее товаркам, а от больного или раненого человека избавиться никак невозможно. Поэтому коэффициент силы всей полярной экспедиции всегда равен лишь силе слабейшего из ее членов.

По моим вычислениям, мы находились теперь в 82 градусах 23 минутах северной широты и 95 градусах 14 минутах западной долготы.

Стояла самая холодная пора полярного года. Разнообразие страданий, испытываемых арктическим путешественником, бесконечно.

В этом царстве вечной смерти, вдали от земли и жизни, нет ничего, что бодрило бы и согрело душу. Вечно западный ветер был то сильным, то слабым, но всегда пронизывающим. Он причинял нам мучения, против которых наша закаленность была бессильна.

Каждое дыхание моментально конденсировалось и примерзало или к усам и бороде, или к лисьему хвосту, который мы надевали на шею под меховую шапку тепла ради. Мы стали живыми карикатурами. На каждом волосе образовалась сосулька, и казалось, что мы были увешаны хрустальными побрякушками.

За время экспедиции мы отпустили длинные волосы на голове для защиты ее от мороза, и теперь они висели длинными ледяными нитями.

Влага глаз превратилась в ледяную кору, покрывшую ресницы и брови; таким образом, вокруг лба образовался полумесяц изо льда, смерзшийся в твердый круг с полумесяцем вокруг рта, щек и подбородка. Но самые мучительные ледяные сосульки образовались на внутренней части ноздрей. Чтобы спастись от всех этих мук, эскимосы с корнем вырывают всякую растительность на лице, и потому все они не имеют ни усов, ни бороды.

Несмотря на ледяной ветер, наш поезд все-таки два дня подвигался с успехом вперед, пока к вечеру 26 марта наше положение не определилось 84 градусами 24 минутами северной широты и 96 градусами 53 минутами западной долготы.

Когда солнце скрылось за туманами на западе, ветер усилился. Его ярость заставила нас построить себе убежище еще до наступления сумерек.

Проснувшись через несколько часов, мы заметили, что ветер просверлил отверстия в стене нашего снежного жилища. Нимало не беспокоясь, в полусне, мы не обратили на это внимания и перевернулись на другой бок. Вскоре, однако, я был разбужен падавшими на меня огромными хлопьями снега. Высунув голову из отверстия обледеневшего мешка, я увидел, что крышу нашего дома снесло ветром и что мы были наполовину погребены под снеговым сугробом.

Очевидно, я во сне сильно метался, так как голова моя еще торчала над поверхностью сугроба, товарищей же моих уже не было видно, и они не откликались на зов. С усилием я проделал в снегу дорогу к ним, не переставая кричать, и наконец они мне ответили эскимосским охотничьим восклицанием. Больших трудов стоило мне откопать их из-под оледеневшего снега и высвободить из мешков, в которых они уже начали задыхаться. Выбравшись из-под снега, мы все-таки были принуждены пролежать 29 часов под пронзительным, мертвящим вихрем.

Наконец 29 марта после полудня буря стихла.

Итак, мы провели 42 часа без пищи и питья в наших спальных мешках. Приведя себя быстро в порядок, накормив собак и съев двойную порцию пеммикана, мы снова пустились в путь.

Рано утром 30 марта буря прекратилась, и установилась чудная, ясная погода. Туман, плотной завесой закрывавший доселе западный горизонт,

рассеялся, и мы увидели неподалеку от нас берег неизвестного материка, тянувшийся к северу, параллельно направлению нашего пути.

Измерения показывали нам 84 градуса 50 минут северной широты и 95 градусов 35 минут западной долготы.

Земля эта производила впечатление двух островов, хотя вследствие несовершенства моих наблюдений категорически утверждать это я бы не стал. Эти острова были, по всей вероятности, частями огромного материка, который тянулся далее на запад. Видимый нами берег простирался от 83-го градуса 20 минут до 84 градуса 51 минуты близ 102-го меридиана. Горизонтальный профиль этого берега неровен и горист. Местами он возвышается до 1800 футов над уровнем моря и несколько походит на остров Гейберга^[23].

Мы переступили границу жизни. Уже много дней прошло с тех пор, как мы потеряли последний след всякой живности. Ничья нога не переступала еще этих пределов. Застывшее ледяное море простиралось под нами, и мы были одни, совсем одни в этом безжизненном мире. Постепенно и незаметно мы вступили в заповедные пределы царства белой смерти... В полудикой Гренландии мы вкусили радости примитивной жизни, далее к северу, в последнем убежище первобытных людей, мы видели в лучах солнца доисторическую природу. Теперь же наконец мы переступили границу всего человеческого. Перед нами было утро мироздания. Мы находились в бесплодных пустынях, по ту сторону всякого творения.

За 24 дня, включая сюда остановки и обходы неудобного пути, мы прошли еще 300 миль, то есть в среднем 13 миль ежедневно.

Во время переходов через бесконечные ледяные просторы я внимательно следил за нашим собственным физическим состоянием. С тревогой наблюдал изо дня в день за падением собственных своих сил и за наступающим физическим изнеможением моих спутников-эскимосов. Болезнь одного из нас была бы равносильна гибели всей экспедиции. Но как бы то ни было, нам оставалось одно: использовать все свои силы, каждый свой нерв — целиком, без остатка и до конца.

От 87° до 88° широты мы сделали два перехода по старому льду без следов сжатий или торосов. Совершенно невозможно было определять, идем ли мы по береговому или по морскому льду. Барометр не поднимался, лед оставался таким же твердым бугристым глетчерным льдом с поверхностными трещинами... По моих наблюдениям, мы вышли из полосы дрейфующего льда, но в то же время я не могу с уверенностью сказать, находились ли мы в то время на море или на суше. Расстилавшаяся перед нами до самого горизонта ледяная пустыня цвета пурпура и лазури, не омраченная баррикадами из ледяных глыб, радовала глаз и давала нам возможность подвигаться вперед по прямой линии.

Теперь только мы в полной мере почувствовали наше одиночество, однообразие и утомительность этого бесконечного похода. Мы стали автоматами — для еды, сна и ходьбы, измученными ломовыми клячами, без надежды на тепло и покой в будущем. Никакими словами нельзя описать того пришибленного душевного состояния, в котором мы находились при виде этой

езде одинаковой ледяной равнины, под ударами режущего ветра, охваченные пронзительной стужей. Я еще питал слабую надежду разрешить загадку Северного полюса, но для моих спутников-эскимосов, которым была незнакома побуждения любознательности или честолюбия, путешествие наше стало жестокой пыткой.

Утром 13 апреля наши мучения достигли своего апогея. Целый день неослабно дул пронзительный западный ветер и к вечеру довел нас до отчаяния.

Авелах прилег на санки и отказывался идти дальше. Собаки, повернув головы, испытующе смотрели на своего хозяина. Я приблизился к нему и остановился рядом. Этукискук также подошел к нам и молча тупым взглядом стал смотреть на юг. Крупные слезы катились из глаз Авелаха. Несколько минут длилось молчание. Чаша страданий переполнилась. И, едва ворочая языком, Авелах промолвил:

— Хорошо бы умереть, больше невозможно...

Н апреля наблюдения определили наше положение — 88 градусов 21 минута северной широты и 95 градусов 52 минуты западной долготы. Мы находились в 100 милях от полюса. Но настроение наше от сознания такой близости к заветной цели ничуть не повысилось.

Со стиснутыми зубами, страшным напряжением воли мы начали наши последние переходы через льды. Собаки, меланхолически обмахиваясь пушистыми хвостами, бежали быстро и ровно. И с каждым щелканьем кнута верные животные сильнее натягивали упряжь, увлекая за собою легкие санки. В наши худые и иссохшие тела. Мускулы у нас ослабли, и теперь вся наша сила была всецело в этих четвероногих товарищах, служивших нам верой и правдой до конца.

Наши исхудающие, окоченелые, обожженные солнцем искаженные лица, несмотря на все предосторожности, являли собою нечто вроде географических карт, на которых неизгладимыми бороздами были написаны все пережитые нами испытания. Нас смело можно было показывать в музеях-паноптикумах в качестве диких людей. Постоянное мерцание снега вызвало шелушение кожи на лицах, которое нас изуродовало самым фантастическим образом.

Ослепительный блеск ледяной поверхности заставлял постоянно сокращать мускулы, окружающие глаза. Зрачки стянулись до величины игольного ушка, с бровей и ресниц свисали ледяные сосульки. Из-за постоянного ветра и крутящегося в воздухе снега у нас вошло в привычку щурить глаза. Природа пытается защитить глазное яблоко от замерзания, наполнив его сосуды кровью. Поэтому под глазами у нас образовались кровоподтеки, и нам из-за сильной боли стоило больших усилий держать эти «окна души» открытыми. Раздражение, производимое пронзительным ветром, гонит кровь в тонкие сосуды кожи лица, мороз оставляет на нем черные следы, палящее солнце окрашивает его в бронзовый цвет, ветер его закаляет, усталость и скудное питание уменьшают мускулатуру и уничтожают всякие жировые отложения под кожей, вследствие чего на теле образуются толстые складки.

Постоянное давление снеговых очков и однообразная, пустынная белизна вокруг — от этого на лицах появляется тупое выражение. Они стали походить

на сушеные, сморщенные яблоки. Мы казались какими-то доисторическими предками человека.

19 апреля мы расположились бивуаком на живописном старом ледяном поле, окруженном со всех сторон мощными глыбами. Мы наскоро раскинули палатку и накормили голодных собак. Подкрепившись горячим гороховым супом и парюю кусков замороженного мяса, эскимосы быстро заснули, в то время как я принялся по привычке определять наше географическое положение. Измерения показали 94 градуса 3 минуты западной долготы, а вычисление широты секстантом дало 89 градусов 31 минуту, то есть расстояние в 29 миль от полюса.

Сердце мое запрыгало от радости, и, должно быть, я вскрикнул, так как мои спутники проснулись. Я объяснил им, что мы находимся в двух переходах от «Тити Шу» (Большого Ногтя). Оба взобрались на ледяную глыбу и принялись разыскивать «Большой Ноготь» в подозрную трубу. Они не могли себе представить ось земного шара без какого-нибудь реального признака ее на поверхности земной коры. Я попытался объяснить им, что самый полюс невидим для глаз и что его положение определяется только специальными инструментами. Этим ответом они удовлетворились и выразили свой восторг громкими криками «ура!». Два часа они плясали и пели как сумасшедшие. За долгие недели нашего похода это был первый случай проявления ими умственной работы и душевных переживаний.

На радостях мы устроили целое пиршество, заварив большой чайник чаю, приготовив великолепный суп из пеммикана и полакомившись даже бисквитами. Собаки выразили нам полное свое сочувствие и одобрение оглушительным лаем и в награду получили дополнительную порцию пеммикана.

Все мы горели как в лихорадке. Ноги бежали сами собой. Наш энтузиазм заразил даже псов, и они так быстро понеслись вперед, что я еле успевал следить за правильностью курса. Глаза невольно искали какого-нибудь признака близости центральной точки полюса, но не находили ничего необычного на горизонте. Впереди простирались те же самые волнистые, движущиеся поля, что и раньше. Идя впереди каравана на расстоянии нескольких десятков сажень, я взбирался время от времени на глыбы льда и оборачивался назад, любуясь быстротою движения моего маленького поезда.

Отсюда ледяные холмы казались облитыми червонным золотом, а долины между ними тонули в волшебном фиолетовом сиянии всех оттенков. И в этом море красок мчались ко мне резвой рысью верные псы, опустив головы, распушив хвосты, изо всех сил натягивая грудью постромки.

За ними легко шагали мои эскимосы, распевая любовные песни. Звонко щелкали в воздухе бичи, и над всей этой картиной реяла дымка морозного дыхания полярной ночи.

В полночь 21 апреля под звуки эскимосских песен и вой собак мы снова двинулись в путь. Наши собаки выглядели теперь особенно могучими, а Этукискук и Авелах, несмотря на свою худобу и слабость, держались с достоинством великих завоевателей. Радостью победы забились наши сердца, когда мы переступили снежный порог заветной цели, ради которой мы готовы были отдать нашу жизнь и пережили столько адских мук. Нам казалось, что

ногами мы попирали священную почву. До полюса осталось $\frac{1}{4}$ мили, мы спокойно заснули с сознанием, что полюс у нас на виду.

Продвинувшись вперед еще на 15 секунд широты, мы сделали добавочные наблюдения, поставили палатку, выстроили иглу из снега и вообще устроились поудобнее, так, чтобы иметь возможность дважды сделать наблюдения над положением солнца. Таким образом, мы могли проверить наше местонахождение и основательно отдохнуть. Этукискук и Авелах почти все время спали, я же не мог заснуть.

Цель моей жизни была достигнута, честолюбие удовлетворено. В такую минуту мне было не до сна. Мы достигли центра северного мира. Мечта человечества осуществилась, В бесконечном ряде веков победили мы и на полюсе, заветной цели народов, водрузили наш флаг. И славный момент этот будет назван в истории 21-м апреля 1908 года от Р. Х.

Ранним утром 23 апреля мы повернулись спиной к полюсу и солнцу.

...Полный лишений поход создал удивительно теплые, братские отношения не только между мной и моими спутниками, но даже между нами и нашими четвероногими друзьями. Собаки, в общем так походившие на своих предков — волков, смотрели на нас как на союзников. Мы пользовались огромным авторитетом среди них, и они внимательно и участливо смотрели на нас, пока мы окончательно не устраивались на ночлег. Тогда они располагались тесно между нами и согревали нас своей теплотой. Иногда нас будило прикосновение к теплому телу чье-то холодного носа. Это собака засовывала к нам в спальный мешок свою оледеневшую морду, чтобы спастись от жестокой стужи. Мы искренне полюбили этих животных и восторгались их великолепной, дикой отвагой.

Союз зверя и человека становился все теснее. Теперь только мы оценили их мощь. Они были теперь нашим единственным оплотом, только с их помощью мы могли спастись из этого мира проклятия, мира, созданного для существ с холодной кровью и остановившимся сердцем...

Обратный путь был очень трудным. Уже умирая от голода, партия Кука достигла земли, но вынуждена была зазимовать в снежной пещере у мыса Спарбо. В эскимосское поселение, к людям, они вернулись только в апреле 1909 года. Именно поэтому телеграммы Кука и Пири пришли в цивилизованный мир почти одновременно.

Надо сказать, что Фредерик Кук участвовал в одной из ранних экспедиций Роберта Пири. Ничто тогда не омрачало их отношений. Во время лавировки корабля в тяжелых льдах удар рукоятки штурвала переломил ногу Пири, и только искусство доктора Кука позволило избежать осложнений. В те годы Пири писал: «Доктору Куку мы обязаны тем, что среди членов нашей экспедиции почти не было заболеваний. Я не могу не отдать должное его профессиональному умению, неизменному терпению и хладнокровию в критические моменты. Занимаясь этнографией, он собрал огромный материал о практически еще не изученном племени гренландских эскимосов. Он всегда был полезным и неутомимым работником». Характерно, что уже через полгода,

когда Кук запросил разрешения начальника экспедиции на публикацию своих материалов об эскимосах, Пири ответил отказом. В этом, видимо, проявилось обычное для него ревнивое отношение к достижениям других полярных исследователей, его уверенность, что материалы, собранные Куком, принадлежат ему — Пири.

Жизненные пути двух американских путешественников надолго разошлись.

Кук совершил две кратковременные экскурсионные поездки к берегам Гренландии. Потом участвовал в морской экспедиции в южные полярные широты. Их судно, «Бельжика», было зажато льдами — это была первая зимовка в Антарктике. Экспедиция не готовилась к зимовке, по крайней мере морально, и оказалась на краю гибели. Только благодаря энергии доктора Кука и молодого, никому еще не известного штурмана Руаля Амундсена удалось справиться с цингой, удалось пробудить в ослабевших людях любовь к жизни и весной вывести судно из льдов.

Перенесенные лишения не уменьшили интерес Кука к полярным странам. В 1903 и 1906 годах он пытался подняться на самую высокую вершину Северной Америки — гору Мак-Кинли в центре Аляски, и во второй раз, по словам Кука, ему удалось это сделать.

Потом был поход к полюсу и возвращение с полюса.

Казалось, Кук и Пири с полным основанием поделят между собой честь и славу первооткрывателей. Но Пири не хотел, не мог смириться с тем, что он «только» второй, он слишком привык считать полюс своей собственностью. Кук и Пири? Нет! Кук или Пири! Пири или Кук! Уже одна из первых телеграмм Пири была объявлением войны: «Примите к сведению, что Кук просто надул публику. Он не был на полюсе ни 21 апреля 1908 года, ни в какое другое время».

Разразился беспрецедентный в истории географических открытий скандал, который с удовольствием раздувала падкая до сенсаций буржуазная пресса. Много раз вопрос о приоритете открытия полюса разбирался на специальных заседаниях конгресса США. Все было: ложь и клевета, подкуп и подлоги. Надо сказать, что ни один из соперников не выбирал выражений.

Кук: «В данное время на безотрадном севере есть, по крайней мере, двое детей, которые кричат о хлебе, молоке и своем отце. Они являются живыми свидетелями пакостей Пири, который покрыт паршой невыразимого порока».

Пири: «Я положил всю жизнь, чтобы свершить то, что казалось мне стоящим, ибо задача была ясной и многообещающей... И когда наконец я добился цели, какой-то поганый трусливый самозванец все испакостил и испортил».

Да, ни один из соперников не выбирал выражений и не брезговал никакими средствами, но «первенство» в этом отношении, несомненно, следует отдать Пири и его сторонникам.

Кук был исследователем-одиночкой. За спиной Пири стояли Арктический клуб его имени и пресса, ведь Пири считался знаменем Америки, в путь к полюсу его благословил президент.

Достижение Кука было поставлено под сомнение. В печати утверждалось, что эскимосы, товарищи Кука, якобы заявили, что они отошли от берега всего

километров на двадцать и здесь Кук сделал свои «полюсные» фотографии. Более того, в развернувшейся кампании травли под сомнение были поставлены и все прежние заслуги доктора Кука. Носильщик, который сопровождал Кука во время его восхождения 1906 года, заявил под присягой, что они поднялись лишь на вершину в 20 милях от Мак-Кинли. Правда, впоследствии он готов был изменить свои показания... за 5000 долларов. Имя Кука было безнадежно запятнано; он предпочел уклониться от дальнейшей борьбы за свой приоритет и надолго уехал из Америки, не явившись даже на заседание конгресса, где слушалось его «дело». Этим он окончательно восстановил против себя прессу и «общественность». Позднее доктора Кука обвинили в спекуляции «дутыми» акциями (он организовал в Техасе нефтяную компанию) и приговорили к 14 годам каторжных работ. Ирония судьбы — нефтяные участки компании дали впоследствии новым владельцам миллионы долларов прибыли; акции Кука не были «дутыми»!

Показательно, что в тюрьме доктора Кука навестил теперь уже всемирно известный Руаль Амундсен. Он писал: «Вспоминая свое знакомство с доктором Куком в тяжелые два года антарктической экспедиции на «Бельжике», не могу не отметить, как я был ему благодарен за доброе отношение ко мне, тогда еще молодому полярнику. Ему и его опыту я был обязан жизнью... Я не мог поступить иначе (то есть не посетить Кука в тюрьме. — *Ш. Ш.*) — это значило бы отплатить ему подлой неблагодарностью». Тогда же в одном из интервью Амундсен сказал: «Независимо от того, виноват ли он (Кук) в этом деле или нет, он заслуживает уважения американцев за мужество, проявленное им в экспедициях. Доктор Кук, равно как и капитан Пири, возможно, не открыл Северный полюс, но и тот и другой, имеют одинаковые основания для доверия».

Теперь, когда прошло уже более 70 лет, мы можем более объективно и беспристрастно анализировать дневники американских путешественников. Надо сразу сказать — исчерпывающих доказательств достижения полюса не смогли представить ни Кук, ни Пири. Оба они не были сильны в штурманском деле. Никто из их спутников не мог проверить проведенные ими наблюдения. Кук достиг полюса с двумя эскимосами, Пири — с четырьмя эскимосами и негром, слугой Хенсоном. Ни Кук, ни Пири не смогли измерить глубину океана в районе полюса (это тоже могло бы служить доказательством). Поэтому, восстанавливая истину, мы теперь должны основываться на общих описаниях их путешествий.

Надо отметить, что Кук очень верно охарактеризовал распределение льдов в этом районе. Он, например, отмечает, что между 83-м и 84-м градусами северной широты его отряд встретил огромное пространство открытой воды. Действительно, по современным данным, именно здесь, над материковым склоном, находится почти не замерзающая полынья. Тогда этого еще никто не знал.

Но, пожалуй, самым сильным аргументом служат строки из дневника, где Кук описывает «затопленный остров»: «От 87-й до 88-й параллели мы сделали два перехода по старому льду без следов сжатий или торосов... Совершенно невозможно было определить, идем ли мы по береговому или по морскому льду...»

Волнистая поверхность без каких-либо торосов характерна для ледяных островов — огромных осколков ледников острова Элсмира. В 1908 году никто не мог знать о существовании ледяных островов, они были открыты значительно позже — фактически уже в наше время. Как и описывает Кук, размеры их достигают десятков и даже сотен квадратных километров. Советский летчик Илья Павлович Мазурук открыл, например, в 1948 году ледяной остров площадью 28×32 километра.

Таким образом, то, что раньше в описаниях Кука вызывало недоверие, заставляло усомниться в достоверности рассказа, теперь безоговорочно свидетельствует в его пользу.

Правда, Кук «открыл» Землю Брэдли, существование которой впоследствии не подтвердилось. Но это не дает оснований обвинять Кука в лживости. Сам он на обратном пути старался пройти ближе к Земле Брэдли, однако не смог ее обнаружить. Возможно, он видел издали еще один ледяной остров, возможно, стал жертвой столь частого в Арктике оптического обмана. Кстати, и Пири «открыл» в районе 83-го градуса Землю Крокера, существование которой тоже не подтвердилось. Мы уже писали о Земле Петермана, были и другие «Земли». Все это не мистификации, а ошибки.

Можно думать, что Фредерик Кук в апреле 1908 года был если и не на самом полюсе, то в непосредственной близости от него.

А вот записи Пири вызывают множество недоуменных вопросов.

Во-первых, было установлено, что «полюсные» фотографии, представленные Пири как доказательство его победы, сделаны не на полюсе.

Во-вторых, поражает скорость.

Многие полярные путешественники шли к полюсу на собачьих упряжках и до Пири и после Пири — их имена назывались или еще будут названы в книге.

Фритьоф Нансен в среднем проходил за сутки около 10 километров, Умберто Каньи — 12, Бьёрн Стайб — 10, Уолли Херберт — 16—19, Наоми Уэмура — 15.

Конечно, величина суточного перехода зависит от множества различных обстоятельств. В первую очередь от продолжительности суточного перехода и от состояния льда.

Роберт Пири в 1906 году смог достичь скорости 25,9 километра в сутки. Фредерик Кук на своем пути к полюсу проходил в среднем за сутки 27,6 километра, капитан Бартлетт, возвращаясь к мысу Колумбия, — 28,9 километра.

Несложный расчет показывает: для того чтобы после расставания с Бартлеттом дойти до полюса и через 18 дней вернуться к мысу Колумбия, Пири должен был проходить по 50 (!) километров в сутки.

Такая скорость выглядит совершенно невероятной.

Сам Пири объяснял это тем, что на обратном пути его отряд шел по тому же следу, по которому двигался к полюсу. И тут возникает новое, быть может, самое серьезное сомнение.

Дело в том, что льды — мы это знаем — постоянно дрейфовали поперек пути Пири. Скорость их дрейфа по современным данным может достичь 7—10 и даже более километров в сутки. Если бы Пири двигался по своему следу назад, он должен был прийти не к мысу Колумбия, с которого он вышел, а

совсем в другую точку. Собственно говоря, и сохранность следа в течение 18 суток представляется невероятной.

Пири поясняет это удивительное обстоятельство весьма кратко: «На этот раз не было бокового смещения льда — ни восточного, ни западного. Это необычайное природное явление было счастливой отличительной особенностью обратного пути, оно избавило нас от многих трудностей».

Во времена Пири знания о природе и законах дрейфа льда были весьма скудными. Однако теперь мы можем говорить об этом с большей определенностью, и поэтому «необычайное природное явление» кажется просто невозможным.

Не так давно американский писатель Теон Райт провел анализ документов и материалов, относящихся к истории спора между Пири и Куком. Его книга «Большой гвоздь» издана и в нашей стране (Л., 1973). Теон Райт пишет: «Все вместе показывает, что возможен только один вывод: Пири не был на полюсе, а его сообщения о последнем походе — сплошная мистификация».

Авторы склонны разделить эту точку зрения.

Наверное, трагедия Пири — одна из самых тяжелых человеческих трагедий. Проявив мужество и величайшую настойчивость в достижении цели, он не смог признать свое поражение. Характерно — вернувшись на судно, он никому из участников экспедиции не сказал о том, что достиг полюса. Видимо, план «сплошной мистификации» возник лишь тогда, когда Пири узнал, что Кук объявил о своей победе над полюсом. До этого Пири мог надеяться честно повторить попытку еще раз — например на следующий год. Но достижение соперника было для Пири крушением всего, чему он посвятил жизнь. И тогда в нем победило тщеславие...

Споры между сторонниками Пири и Кука не утихают и до сих пор. Не все безоговорочно принимают точку зрения Райта. И, наверное, решить этот спор окончательно могут только американские историки, которые имеют доступ к документам и материалам своих соотечественников.

Остается только сказать, что Роберту Пири было присвоено звание контр-адмирала, при жизни он получил многие почести. А Фредерик Кук умер в 1940 году униженным и ошельмованным. Ему довелось пройти и через тюрьму, и через дом умалишенных. И только в 1965 году портрет Кука вновь повесили в знаменитом Клубе исследователей, почетным президентом которого он когда-то был.

ПЛАНЫ ЕГО ВСЕГДА РАССЧИТАНЫ НА ПОДВИГ

Возможно, подвиг — громкое слово. Но была в нем какая-то всесокрушающая внутренняя сила, было стремление сделать то, что для других казалось невозможным.

Георгий Седов... Когда-то просто Жорка, «Сёдый» — сын азовского рыбака с Кривой косы.

В семье девять детей — мал мала меньше. Отец ушел на заработки и пропал надолго. С семи лет пришлось Жорке рыбачить, ходить на поденщину в поле, а то и просто нищенствовать, просить милостыню. «Как тяжек был этот хлеб,

сколько слез, сколько стыда, сколько оскорблений», — писал позднее Седов в автобиографии.

До четырнадцати лет был он неграмотен, а позднее — вернулся уже отец — окончил за два года трехклассную церковноприходскую школу и... убежал из дому.

«Я в душе твердо решил поступить в мореходные классы, не мог равнодушно смотреть на бегающие под парусами суда».

В двадцать один год он получил диплом штурмана дальнего плавания, в двадцать четыре был произведен в поручики по Адмиралтейству, направлен в Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана.

В экспедиционных плаваниях Седов зарекомендовал себя блестяще. «Всегда, когда надо было найти кого-нибудь для исполнения трудного и ответственного дела, сопряженного иногда с немалой опасностью среди льдов, — писал позднее руководитель гидрографических работ на Севере генерал А. И. Варнек, — мой выбор падал на него, и он исполнял эти поручения с полной энергией, необходимой осторожностью и знанием дела».

Георгий Яковлевич становится помощником начальника экспедиции, но начинается русско-японская война, и он подает рапорт об откомандировании его на Дальний Восток.

Седов, как и все русские моряки, тяжело переживал бесславное поражение царской России, гибель эскадры в Цусимском проливе. Он уже поработал в Белом, Баренцевом, Карском морях, и ему — да и не только ему — казалось, что катастрофы можно было избежать, если бы эскадра адмирала Рожественского пошла не южным путем, а через Ледовитый океан, вдоль северных берегов России.

В газете «Уссурийская жизнь» молодой гидрограф выступает со статьями, в которых подчеркивает «значение Северного океанского пути для России», призывает к его освоению.

«Я думаю, и почти уверен, — писал Седов, — что между русскими моряками уже есть такие охотники и они по первому зову правительства: «вызываем желающих» — бросят все и охотно станут под почетный флаг полярной экспедиции, принесут все свои личные интересы в жертву великому делу своей родины, несмотря ни на какие предстоящие лишения и бедствия. Но эти охотники, к большому сожалению, слишком запуганы, чтобы сами могли открыто и энергично высказать правительству свой взгляд на это дело, ибо уже много было примеров, когда смельчаки обращались по этому вопросу к правительству за содействием и им всем был один и тот же чиновничий ответ: «цыц». После этого, конечно, ничего не остается этим смельчакам делать, как сидеть и ждать, сдерживая свои высокие порывы души быть полезными родине, пока правительство их само не призовет к этому делу. Но правительство остается по-прежнему глухо и немо к этому вопросу, а между тем всевозможные осложнения с великими державами Востока не за горами и громко и прозрачно звучат о новой для нас беде».

Нельзя не отметить, что многое в этих статьях звучит несколько непривычно и даже вызывающе смело в устах офицера. А год спустя, уже в Петербурге, Седов публикует небольшую брошюрку «Право женщин на море». Пафос ее —

необходимость предоставления русской женщине гражданских прав вообще. Седов пишет: «Мы будем справедливы к ним тем, что строго законно удовлетворим их общее право достоинства женщины и гордое высокое самолюбие равного нам человека... Они примут это право, а что с ним делать — разберутся сами».

В 1909 году Георгин Яковлевич работает на Колыме, проводит гидрографическое обследование устья реки. Потом, в 1910 году, Новая Земля, картирование Крестовой губы.

Надо сказать, что Северный полюс — а точнее, спор между Куком и Пир и — стал к тому времени модой дня. Даже в петербургских ресторанах пели залихватские куплеты: «Это неизвестно, кто кого осилит — Кук ли Пири перекутит, Пири ль Кука перепирит». Недоумение царило в научных кругах. Русское географическое общество, заслушав на своем заседании доклад «О достижении Робертом Пири Северного полюса», записало в резолюции: «Сообщение принять к сведению, а относительно приветствия Кука или Пири, как достигнувших Северного полюса, повременить». Затянувшийся спор американских путешественников заставил многих усомниться, что они действительно были на полюсе. В газетах появилось даже сообщение, что знаменитый Амундсен, недавно покоривший Южный полюс, собирается быть первым и на Северном...

9(22) марта 1912 года Седов подает докладную записку начальнику Гидрографического управления генерал-лейтенанту А. И. Вилькицкому:

«Горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить честь открытия Северного полюса за Норвегией, а мы пойдем в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг».

Сначала все складывалось удачно, газеты трубили о Первой русской экспедиции к Северному полюсу. «Чтобы России и русскому человеку выпала честь открытия Северного полюса — к этой мысли нельзя отнестись равнодушно», — писал вице-председатель Русского географического общества П. П. Семенов-Тянь-Шанский. Седова поддержали А. И. Вилькицкий и морской министр России И. К. Григорович. Да и сам царь отнесся к плану экспедиции сочувственно. Седову был предоставлен двухлетний отпуск с сохранением содержания, из капитанов по Адмиралтейству он был переведен во флот с чином старшего лейтенанта. «Понижение» здесь только кажущееся. Флотские офицеры всегда считались в России некой привилегированной кастой. Сменив серебряные погоны гидрографа на золотые, сын азовского рыбака был, можно сказать, введен в высший свет.

Однако вслед за этим Георгия Яковлевича поджидало горькое разочарование. Специальная комиссия, созданная при Гидрографическом управлении, резко раскритиковала план экспедиции. Надо сказать, что в состав комиссии входили люди весьма авторитетные, немало поработавшие на Севере. Их замечания по плану, предложенному Седовым, были вполне объективны и правомерны. Начать с того, что старт похода к полюсу намечался с Земли Петермана — одной из тех земель-призраков, которых в свое время немало

было на карте Северного Ледовитого океана. Землю Петермана якобы видели в 1874 году участники австро-венгерской экспедиции, однако Каньи еще в 1900 году доказал, что никакой Земли Петермана не существует. Седов, видимо, не был знаком с результатами итальянской экспедиции и, планируя старт с несуществующей земли, сильно преуменьшал расстояние, которое предстояло пройти его отряду.

Комиссия справедливо указала, что ближайшая к полюсу точка Земли Франца-Иосифа лежит в широте $81^{\circ}48'$ и что Седову предстоит пройти в оба конца более 1700 верст.

К 1912 году Георгий Яковлевич много и успешно поработал на Севере, но он не знал зимней Арктики и не имел никакого опыта движения по дрейфующим льдам. Отсюда и проистекали вполне понятные, но недопустимые промахи разработанного им плана.

Комиссия указала, что у Каньи была сотня собак и два вспомогательных отряда. У Пири — 250 собак и четыре вспомогательных отряда. По плану Седова переход к полюсу должны были осуществить всего три человека с 39 собаками. Максимально экономя вес, Седов считал, что человек может обойтись двумя фунтами пищи в день, а собака — одним фунтом пеммикана, причем собачий корм Седов предполагал взять только на дорогу «туда»; от полюса весь груз должны были тащить сами люди. Но и в этом случае на каждую собаку приходилось чрезмерно много — три с четвертью пуда (более 50 кг) груза, а на обратном пути на каждого человека — по восемь с лишним пудов (150 кг).

Весь опыт полярных путешествий показывал, что эти цифры совершенно нереальны, к тому же Седов, стремясь «опередить» Амундсена, намечал срок выхода экспедиции на 1 июля — времени на подготовку совсем не оставалось.

Не только комиссия критиковала план. В те дни известный русский полярный исследователь Владимир Александрович Русанов, уже пять сезонов проработавший в Арктике, писал: «Воспользуется ли экспедиция Седова каким-либо новым, еще не испытанным приемом или средством передвижения? Будет ли она снаряжена с особенной, исключительной тщательностью? Войдут ли в состав ее лица, закаленные опытом продолжительных арктических путешествий? Кажется, на все эти вопросы придется ответить отрицательно... Нет возможности для капитана Седова с полной тщательностью подготовиться к долгому и трудному путешествию, так как для тщательной подготовки нужны если не годы, то долгие месяцы, а в распоряжении капитана остается всего лишь каких-нибудь два-три месяца. Что касается до продолжительного опыта странствования среди льдов, то таковым, насколько известно, капитан Седов не обладает. В чем же можно видеть залог успеха?.. Много ли при этом у него будет шансов достигнуть Северного полюса? Мне думается — очень и очень немного».

Н. В. Пинегин, один из самых близких друзей Седова, напишет впоследствии: «Планы его всегда рассчитаны на подвиг». Так оно и было, и много раз в жизни Георгий Яковлевич доказывал, что есть у него и силы, и мужество, чтобы начать и довести до конца трудное дело. Седов верил в свои силы и в не меньшей степени в силы русского человека: «Кому же, как не нам,

привыкшим к работе на морозе, заселившим Север, дойти и до полюса? И я говорю: полюс будет завоеван русскими».

Планы Седова были отвергнуты. Правительство, несмотря даже на то, что сам государь император пожаловал 10 тысяч рублей, отказалось выделить деньги на экспедицию. Может быть, объявить подписку? И в газетах печатается объявление. Кто-то жертвует сто рублей, кто-то несколько копеек. Опять милостыня!

Пожалуй, с этого момента и начинается глубокая личная трагедия Г. Я. Седова. Создан комитет по подготовке экспедиции, во главе которого становятся прожженные дельцы из газеты «Новое время».

Как раз в 1912 году Владимир Ильич Ленин писал: «Эта газета стала в России образцом продажных газет... «Новое время» Суворина — образец бойкой торговли «на вынос и распивочно». Здесь торгуют всем, начиная от политических убеждений и кончая порнографическими объявлениями»^[24].

Горячий патриот России, Седов хотел, чтобы экспедиция была национальным предприятием. Его идею поднимают на щит люди, настроенные националистически. Они разглагольствуют о «русском духе», выкрикивают ура-патриотические лозунги. И... поставляют экспедиции негодную одежду, гнилые продукты.

Финансовая деятельность комитета выглядит прямо-таки анекдотически. В 1912 году Седов просил на организацию экспедиции 70 тысяч рублей. Газета «Новое время» с благородным негодованием писала тогда, что сумма эта — «много меньше той, которая ежедневно пропивается в петербургских ресторанах». Комитет начал всероссийский сбор пожертвований, был организован выпуск открыток, памятных медалей... Экспедицию отправили, и обошлось это даже дешевле, чем планировал Седов. А через год комитет сам просит денег у правительства. Уже не 70, а 175 тысяч 571 рубль 48 копеек...

Судно «Святой мученик Фока» должно было доставить полюсный отряд Седова на Землю Франца-Иосифа и вернуться в Архангельск. Но из-за многочисленных организационных неурядиц судно вышло в море только в начале осени, 14(27) августа. Слишком поздно! «Фока» был затерт льдами у северо-западного побережья Новой Земли.

Нелегкой была эта зимовка. Не хватало теплой одежды — ею был обеспечен только полюсный отряд. Не хватало многих необходимейших «мелочей». Из-за спешки при сборах никто не знал даже, что именно взято, а что так и не успели получить.

Доктор П. Г. Кушаков — он был назначен завхозом экспедиции уже в море — записывал в дневнике: «Искали все время фонарей, ламп и кухни Нансена, но ничего этого не нашли. Не нашли также ни одного чайника, ни одной походной кастрюли. Седов говорит, что все это было заказано, но, по всей вероятности, не выслано. Примусов всего взято два, и притом очень низкого качества».

Мало того, поставщики жестоко обманули Седова. «Вот уже третью бочку вскрываем, — записывал Кушаков, — и солонина оказывается гнилой. Ее нельзя совершенно есть. Когда ее варишь, то в каютах стоит такая вонь, трупный запах, что мы должны все убегать, Эту солонину я не варю, так как ее

нельзя есть, но каждый день вскрываю новые бочки и думаю, что у подрядчика хотя немного было совести и он, быть может, по ошибке положил в несколько бочек хорошую солонину, но до сих пор я убеждался в противном. Треска, поставленная им же в количестве 5 больших бочек, весом в 130 пудов, оказалась тоже гнилой. Думаю, что из-за такой недобросовестной поставки нам придется сильно страдать».

Несмотря ни на что, Седов не терял бодрости духа и подумывал даже идти к полюсу прямо с Новой Земли. Участники экспедиции проводили разнообразные наблюдения и совершили несколько санных походов, существенно уточнив карту Новой Земли. Сам Седов вместе с боцманом А. И. Инютиным прошел со съемкой около 700 километров. Это путешествие было очень нелегким — Георгий Яковлевич похудел на 15 килограммов.

На судне кончался уголь. В начале лета пять человек во главе с капитаном Н. П. Захаровым ушли на юг, чтобы добраться до ближайшего поселка, а оттуда в Архангельск. Седов надеялся, что еще летом 1913 года комитет сумеет обеспечить доставку угля и других припасов на Землю Франца-Иосифа. Тщетные надежды.

Когда «Фока» в 1912 году не вернулся, в России раздавались голоса, призывавшие к организации спасательной экспедиции. Ведь на судне не было радиостанции, и судьба его оставалась неизвестной — предполагали даже, что оно погибло. Комитет бездействовал.

А когда в октябре 1913 года капитан Захаров добрался до Архангельска и бедственное положение экспедиции Седова совершенно выяснилось, предпринимать что-либо было уже поздно.

Георгий Яковлевич об этом ничего не знал, он был полон решимости во что бы то ни стало продолжать плавание к берегам Земли Франца-Иосифа, а затем идти к полюсу. Но промелькнуло лето, а льды все еще держали в плену «Михаила Суворина». Да, во время зимовки Седов переименовал «Святого мученика» в честь своего «благодетеля» — редактора газеты «Новое время».

Только 3 сентября судно почувствовало свободу, а 6-го подул желанный восточный ветер, и судно вместе со льдами понесло от берега...

Запись в вахтенном журнале: «Офицерский состав экспедиции позволяет себе выразить следующее единогласное мнение: экспедиция в данное время располагает топливом в лучшем случае на двое суток хода судна, если будет сожжено все, что можно. Офицерский состав экспедиции считает достижение Земли Франца-Иосифа очень маловероятным. Судно, вернее всего, будет затерто льдами. Лишь меньшая часть экспедиции снабжена подходящей теплой одеждой... Удачный исход зимовки является очень сомнительным, так как охотой может пропитаться 3 человека, но не 17... Тем паче должна отпасть всякая мысль о прямой цели экспедиции: достижении Северного полюса».

Это был ультиматум, почти бунт на корабле. Офицеры требовали: «Взять курс на зюйд».

Седов повел судно к норду!

Несколько дней начальник экспедиции почти не сходил с мостика. Лавировали в тяжелых льдах, жгли в топке бревна, доски, старые ящики.

И все-таки они пробились!

Наверное, с полным удовлетворением писал Седов очередной приказ: «Больших трудов стоило старому дряхлому судну добраться до этих широт, тем более что на пути встретилось нам столько льду, сколько ни одна экспедиция, кажется, не встречала (пояс шириной в 3,5°). А если прибавить сюда весьма ограниченный запас топлива и довольно малую скорость судна, то можно сказать смело, что наша экспедиция поистине совершила подвиг. Мы отбросили свои личные интересы и, сплотившись в одно единоедушное целое на пользу дела экспедиции и на радость Родине, добрались сюда. Здесь наш труд, здесь наш и отдых».

Судно встало на вторую зимовку в бухте Тихой на острове Гукера. Условия жизни были крайне тяжелыми. Помещения едва отапливались, в каютах лежал лед, и одеяла по утрам нередко примерзали к переборкам, на судне свирепствовала цинга.

«Главная наша пища — каша да каша. Самое неподходящее питание для полярных стран», — записывал в дневнике участник экспедиции, впоследствии известный советский полярный исследователь Владимир Юльевич Визе.

Свежего мяса было мало. Пришлось есть и полутухлую солонину, а она-то и в доброкачественном состоянии не может обезопасить от цинги.

«Перед выходом экспедиции, — пишет В. Ю. Визе, — некоторые участники ее указывали Седову на неуместность включения солонины в список основных пищевых продуктов экспедиции. Но Седов был упрямый человек и от солонины не отказался, сославшись на то, что «в военном флоте и гидрографических экспедициях всегда употребляли солонину».

Несмотря на цингу, первая зимовка прошла относительно благополучно. Но в бухте Тихой болели почти все — только трое оставались здоровыми. Кровоточили десны, многие жаловались на одышку, на странные «ревматические» боли, некоторые едва передвигались на опухших, скрюченных ногах. Болен был и Седов, иногда он целыми днями не выходил из каюты.

«Совсем разбиты ноги ревматизмом, — день за днем читаем мы в его дневнике. — Я по-прежнему слаб, кашляю отчаянно... Испытываю какое-то болезненное состояние... Опять ноги простудил, опять голени болят...»

Седов пишет о болезни сдержанно. Он не хочет даже в дневнике выказывать свою слабость. Записи участников экспедиции более тревожны: «Сегодня признаки цинги — очень острая боль в ногах, опухоль и краснота — появились у Георгия Яковлевича». «Георгию Яковлевичу стало хуже. Он очень слаб, бледен, страдает отсутствием аппетита, болью в ногах и слабостью десен».

Несмотря на болезнь, несмотря на то, что еще первой зимой большинство ездовых собак погибло, Седов продолжал подготовку к полюсному походу. Пожалуй, никто, кроме него самого, не верил, что есть малейшие шансы на успех. Н. В. Пинегин в те дни писал: «Для подвига нужны силы, — теперь же сам Седов не знает точной меры их. До похода пять дней, а больной то встает, то опять в постели... Но в решение Седова начать борьбу никто не может вмешаться. Существует *нечто*, организовавшее наше предприятие; *это нечто* — воля Седова».

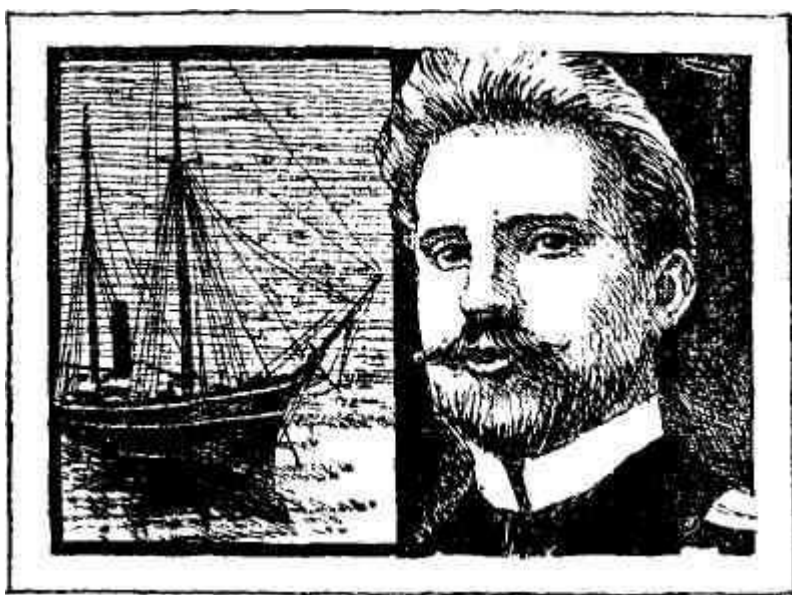
Выход был назначен на 2(15) февраля 1914 года. Вместе с Седовым шли матросы Г. В. Линник и А. М. Пустошный.

Наступил час прощания. Утром все собрались в кают-компании. Дежурный зачитал последний приказ начальника экспедиции: «Итак, сегодняшний день мы выступаем к полюсу; это событие и для нас, и для нашей Родины. Об этом дне мечтали уже давно великие русские люди — Ломоносов, Менделеев и другие...»

А потом заговорил Седов: «Я получил сегодня дружеское письмо. Один из товарищей предупреждает меня относительно моего здоровья. Это правда: я выступаю в путь не таким крепким, как нужно и каким хотелось бы быть в этот важнейший момент... Но я прошу, не беспокоитесь о нашей участи... Даром полярной природе мы не дадимся... Совсем не состояние здоровья беспокоит меня больше всего, а другое: выступление без тех средств, на какие я рассчитывал. Сегодня для нас и для России великий день. Разве с таким снаряжением нужно идти к полюсу? Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо восьмидесяти собак у нас только двадцать, одежда изнасилась, провиант ослаблен работами на Новой Земле, и сами мы не так крепки здоровьем, как нужно. Все это, конечно, не помешает исполнить свой долг. Долг мы исполним. Наша цель — достижение полюса, все возможное для осуществления ее будет сделано».

Дневник Седова:

Георгий Яковлевич Седов.



Втроем на полюс. — Библиотека «Известий», М., 1964.

2 февраля. С утра тихо, пасмурно, температура -13°. Ночью выпал глубокий снег, несмотря на это, у нас к отходу все готово. В 12 часов при температуре -20° под пушечные выстрелы отвалили от судна к полюсу. Провожали нас верст пять вся здоровая команда и офицеры. Сначала дорога была плохая, но зато собакам помогала команда, а затем дорога улучшилась, а в конце Гукера встретили огромные ропаки^[25], через которые пришлось переправляться благодаря наступившей темноте с большим препятствием, Нарты

опрокидывались, и люди падали. Я с больными ногами полетал несколько раз. Пройдя около 8 верст, из-за темноты остановились ночевать в проливе за Гукером в четыре часа дня. На ночь всех собак привязали, кроме трех надежных, чтобы не ушли и чтобы не подпустили медведя. Штиль, морозу около -25° . Собак не кормили, сами же пили только чай. В палатке хорошо, тепло, только ноги мои меня беспокоит.

3 февраля. В 9 снялись с лагеря. Дорога скверная. Выпало много снега, и нарты врезаются в него. Собаки еле тащат. Подвигаемся тихо, тормозом является также третья нарта, которая без человека. Холод собачий, -35° , при этом ветерок прямо в лоб. В 4 часа, пройдя около двенадцати верст, остановились ночевать у Кетлиц-лэнд^[26], Здесь сбросили пару лыж, ветровые рубашки и другие ненужные вещи. Собакам дали медвежьего сала, но они отказались его есть. Некоторых собак страшно бьет холод. Мы-то боремся, а собакам беда, берем бедняг в палатку. Ноги мои поправляются, слава богу.

4 февраля. В 9 снялись. В полдень чудная красная желанная заря. Дорога несколько лучше, снег утрамбовало. Собаки идут хорошо, хотя третий день ничего не едят, сало медвежье есть отказались, сегодня дали галет — съели! Прошли верст 15, остановились ночевать у конца Кетлиц-лэнд. Сегодня было здорово холодно. Я шел в рубашке, сильно продрог. Спасаемся примусом, жжем керосину около двух фунтов в день.

Все время дует ветер, буквально обжигает лицо, того и смотри обморозим щеки. Морозу -36° . Собакам в морду ветер тоже очень чувствителен. Несмотря на работу, все-таки они мерзнут в пути, а на стоянке и говорить нечего.

5 февраля. В 9 снялись. Сегодня прошли тоже около пятнадцати верст и остановились ночевать у мыса Рихтгофена. Стали попадаться трещины и полыньи, покрытые уже толстым солончаком. Море королевы Виктории^[27] темное, вероятно, там вода или большие полыньи, покрытые солончаком. Держусь ближе к берегу, по крепкому льду, но зато здесь много ропаков. В общем, сегодня дорога выпала отвратительная, много рыхлого снега и ропаков.

К вечеру потянул ветер из пролива, было адски холодно, а я умудрился в сегодня шагать в рубашке, ибо в полушубке тяжело. Прогрел снов, в особенности замерзли холка, спина, плечи. Кашляю, тяжело очень при большом морозе дышать на ходу, приходится глубоко втягивать в грудь холодный воздух: боюсь простудить легкие. Ноги мои заметно поправляются, опухоль сходит, ребята мои настроены хорошо, охотно идут вперед. Собаки пока держатся все, даем им по $\frac{3}{4}$ фунта галет. Отогреваем некоторых в палатке. Спасаемся драгоценным примусом и спальным мешком. Ужасно расходуем керосин, более двух фунтов в день.

6 февраля. В 9 $\frac{1}{2}$ двинулись дальше. Дорога отвратительная: ропаки и рыхлый снег; встретили сажень десять полыньи, которая достаточно вымерзла, чтобы мы ее свободно перешли. У меня по-прежнему болят ноги и усилился бронхит. Идти очень трудно, дышать еще труднее, но тем не менее прошли около пятнадцати верст и в четыре часа остановились на ночевку у

мыса Эрмитаж^[28]. Идем тихо, но что же делать, зато идем вперед. Я совсем болен, но духом не падаю.

7 февраля. Сегодня Линник случайно поднял нас в три часа утра. Так как мы перележали все бока, то охотно все выползли из мешка, согрели чай, посидели с примусом до семи с половиной утра. Когда стало сравнительно светло, запрягли собак и в 8¹/₂ следовали дальше. Сегодня термометр минимальный показал -40°. Дорога была ужасно мучительна, ропаки и рыхлый глубокий снег. Страшно тяжело было идти, а в особенности мне, больному. Собаки, бедняжки, не знали, куда свои морды прятать. Очень ходко на холоде идут, но стоит только стать, как сейчас же роют себе ямки и прячутся туда от холода. От двух до четырех была вьюга. Это окончательно нас убило, мы едва продвигались вперед. Я все время оттирал лицо и все-таки не усмотрел, как немного обморозил нос. В четыре часа стали лагерем у мыса Fischer, пройдя и сегодня, несмотря ни на что, около 14—15 верст.

8 февраля. Сегодня выехали позднее обычного, около 9¹/₂ утра. Я долго возился с лечением ранок на руке, которые я получил от примуса, и на ногах в паху, которые натер брюками. Надел другие брюки, почувствовал облегчение. Ночью была вьюга.

Мешок местами уже обледенел, спать стало холодно. Простыня внутри мешка здорово холодит, потеет, замерзает и т. д. Встречали много больших ропаков и глубокий снег, но в общем сегодня была дорога сносная, попадались солончаковые поля. Я окончательно простудил себе грудь. Бронхит меня давит, не могу отдышаться. Под вечер страшно лихорадит, едва отогрелся у примуса. Ах, дорогой, дорогой спаситель наш, примус! Собак сильно бьет мороз. Кормили их досыта, но одному фунту и более галет. Прошли 15 верст и остановились в 4 часа ночевать за островом Елизаветы.

9 февраля. Сегодня было хотя и много градусов мороза, но ветра было мало и двигаться было сравнительно тепло. Снялись по обыкновению в 9 утра и, пройдя около 15 верст, в 3¹/₂ часа стали ночевать у зимовья Нансена.

Я до того заболел бронхитом, что не мог идти. Шел впереди Линник, а я сидел на нарте, в которую подпрягли двух лишних собак. Этой же нартой я с трудом управлял. Мне дышать совсем трудно на морозе за работой.

Сегодня вечером чай с ромом. Примус меня очень спасает. Было четыре чистилки, а осталась только одна, три сломали. Уж очень они плохие, а без них худо; оставшуюся берегу, как свой глаз. Собаки сильно работают. Кормим их досыта, по фунту и более галет. Ночью мерзлячек беру в палатку.

10 февраля. В 9 двинулись дальше. Я до того оказался слаб благодаря бронхиту, что не мог десяти шагов пройти вперед. Сидел опять на нарте. Адски промерз, так как был одет для ходу. Кажется, еще больше усилил простуду, ибо стала болеть грудь и все ниже в правой стороне, страшно лихорадит. Дорога была скверная, а я все-таки был вынужден управлять своей нартой, был настоящим мучеником.

Сейчас в палатке при огне очень дурно себя чувствую. Ужасно боюсь, чтобы не получить воспаление легких.

У Пустотного шла кровь ртом и носом. У Линника сильно мерзли ноги. Сегодня был особенно холодный день.

11 февраля. Сегодня snились из-за моей болезни в 10 часов утра. Я оделся в пимы и полюсный костюм и ехал на нарте, как баба; дорога была вся в ропаках, и только под вечер встретился солончак. Собаки с утра все сильно дрожали и везли плохо и только под вечер разошлись. У Линника шла носом кровь, и у Пустошного до того ноги замерзли, что он по дороге вынужден был надеть пимы и в них идти.

В 4 часа стали на ночевку, пройдя около пятнадцати верст, у Земли Александра^[29]. Сегодня была такая заря, что в ней казалась почти солнце. Виден уже Теплиц-бай^[30], Я чувствую себя лучше, ибо был тепло одет и не время сидел на нарте спокойно.

12 февраля. Сегодня снялись в 8^{3/4} утра. Холод стоял адский, при -35° ветер 3 балла, и метет снег. Это самый холодный день. Пока я еду больным в полюсном костюме, как чучело, и все-таки прозяб. Дорога отвратительная, масса ропаков, приходится проводить по одной нарте, целое мучение, собаки очень мерзнут и плохо везут. Встретили свежий медвежий след и много следов песцовых, слева — кажется, недалеко — вода, за туманом ее не видно. Линник подморозил на ногах большие пальцы. Прошли около 15 «верст» и остановились в 4 часа ночевать у Земли Рудольфа. Сегодня был минимум -42°. Сейчас дует балла на четыре Ost. Палатку изрядно треплет, мы же, как цыгане, сидим вокруг примуса.

13 февраля. 13-е число неудачное, как вообще. Снялись в 9 и пошли в тумане (идет снег). Дорога тяжелая, собаки еле везут, ничего не видно. Забрели в какой-то пролив между островами, на только не в Теплиц-бай, хотя он уже чувствуется близко. После двух разъяснено, сделался чудный теплый день, но дорога тяжелая.

В 5 часов остановились ночевать, кажется у Земли Рудольфа, трудно с уверенностью судить, так как в этом месте карта страшно неверна. Посмотрим, что покажет завтрашний день. Вечером пришел медведь к палатке, огромный, собаки его погнали. Я несмотря на болезнь, пошел с Линником на собачий лай. Пройдя кое-как около двух верст, мы нашли медведя сидящим в лунке, окруженного собаками. Я несколько раз стрелял в него с аршинного расстояния, но ружье так замерзло, что не дало ни одного выстрела. Когда пошли мы, разочарованные, назад, то я уже двигаться не мог, так плохо себя чувствовал.

Пришлось остаться с собаками сторожить медведя, а Линник пошел за нартой. Вскоре медведь выскочил из лунки и побежал на SW, собака за ним. Часа через два меня нашла нарта и привезла, как труп, в палатку. Здоровье свое ухудшил, а тут еще нужно залезать в замерзший, обледенелый мешок.

14 февраля. Сегодня в 9 часов потащились дальше. Снег, туман, ничего не видать, собаки не везут — караул. Протащились около трех-четырех верст и стали лагерем у группы маленьких островков между Землями Рудольфа и Александра, Буду здесь стоять лагерем, пока не дождусь ясной погоды. Здоровье мое очень скверно, вчерашний медведь ухудшил его.

Кончился пуд керосину, начали другой.

15 февраля. В 10 часов утра ясно, морозу 30°. Пошли через пролив к Земле Рудольфа, которая ясно была видна. Пройдя около 1^{1/2} верст, наткнулись на

сплошной тонкий (1 вершок) солончак. Взошли первой нартой на него, а она провалилась, вместе с ней и собаки. Люди держались свободно, с большим трудом вытащили нарту назад, ничего не подмочив: каяк великолепно плавал, Остановились здесь же кочевать и ждать, пока достаточно замерзнет пролив. Сегодня у воды видели тысячные стада птиц — люмсы и кайры.

Я ужасно разбит болезнью. Сильнейший бронхит, болит горло и распухли ноги, лежу все время в мешке, настоящий мученик.

16 февраля. Сегодняшний день сидели у пролива и ждали, пока он замерзнет. А он не замерзает, и только. Видно, здесь большое течение. Люди ходили версты три-четыре к середине пролива и встретили там открытую широкую воду. Птиц и зверя много. Завтра думаю тащиться на восток, может быть, там обойду воду. Болен я адски и никуда не гожусь. Сегодня опять мне будут растирать спиртом ноги. Питаюсь только одним компотом и водой, другого ничего душа не принимает.

Увидели выше гор впервые милое, родное солнце. Ах, как оно красиво и хорошо! При виде его в нас весь мир перевернулся. Привет тебе, чудеснейшее чудо природы! Посвети близким на Родине, как мы ютимся в палатке, больные, удрученные, под 82-м градусом северной широты!

На судне тем временем жизнь совсем разладилась. В коридорах снег, на полу — вода, сор. Цинга свирепствовала — многие не вставали с коек, умер механик Иван Андреевич Зандер. Всех страшила неопределенность.

Утром 6(19) марта кто-то вбежал в кают-компанию: «Наши идут! Георгий Яковлевич возвращается». И тут же еще чей-то крик с палубы: «Только двое идут!»

Визе выскочил навстречу первым — одна нарта: впереди Линник, сзади Пустошный.

«Начальника похоронили!» — были первые слова Линника...

Вечером все собрались вместе. Читали дневник Седова, потом Линник рассказывал о последних днях Георгия Яковлевича, читал свой дневник:

17 февраля. Мороз до 25°. В 8 часов утра двинулись дальше, но, пройдя около 10 верст, начальник, сидевший на нарте, несмотря на то, что был одет в меховую одежду, стал жаловаться на невыносимость мороза. Пришлось остановиться, развязать первую нарту к достать спальный мешок, который разложили на нарте. В него влез начальник, спасаясь от холода. Но это помогло мало, так как, пройдя еще около трех верст, пришлось остановиться, разбить палатку и оттирать ноги начальнику спиртам, После чего опять положили на нарту спальный мешок с начальником и двинулись дальше, К счастью, дорога очень хорошая, и мы быстро подвигались вперед, Но, не дойдя до острова кронпринца Рудольфа версты три, я, как шедший впереди, стал сворачивать со свежего льда на старый, направляясь к острову, и на самом стыке свежего льда со старым провалился в воду и так как на ходу был сильно распотевшим, то, выкарабкавшись из воды, пошел без всякой остановки дальше в надежде дойти до берега, а оказалось совсем не так. Пройдя еще 1/2 версты, я оглянулся назад и

увидел, что последняя нарта, на которой лежал начальник, стоит. Сейчас же возвратился обратно, и оказалось, что на повороте мешок с начальником с нарты упал, а тяжело больной начальник даже не чувствовал, что упал с нарты. Лежа на снегу в мешке, спросил: «Линник, почему нарта стоит на месте, а не двигается вперед?» Тогда я сказал ему: «Вы с нарты упали».

А на дворе с небольшой метели началась настоящая вьюга, тогда решено было движение прекратить и тут же разбить палатку, к которой подтащили мешок с начальником. Он с трудом вошел в палатку, где сейчас же начали растирать его ноги спиртом. Сегодня начальник настолько слаб, что даже перестал записывать метеорологические наблюдения и также перестал писать свой дневник.

18 февраля. Мороз до -41° . Встали в 10 часов утра, хотя проснулись в 6 часов. На дворе снежная буря, двигаться вперед невозможно. К тому же здоровье начальника почти безнадежное, и одного часа за ночь не пришлось уснуть, так как начальник ежеминутно жалуется на ужасный холод в ногах. И невозможность и тяжесть дыхания. Когда я сварил чай, то почти со слезами уговорил начальника выпить две чашки молочной муки «Нестле», это кроме компота, сваренного три дня тому назад. Начальник ничего не ест. После этой еды опять залезли в мешок, но не пришлось в нем пробыть и одного часа, так как начальнику стало невыносимо тяжело дышать и холодно. Я скоро зажег примус, а Пустошный пошел засыпать палатку снегом, так как такой вьюги с -35° до -41° мороза еще не было. Оставшись в палатке, я предложил начальнику чего-либо поесть и получил на все отказ. Предложил наконец имеющуюся полукоробку осетрины или же коробку Вихоревых консервов, гороху, на что начальник изъявил желание. Тогда я велел Пустотному достать все сказанное, а сам начал варить начальнику шоколад. Но Пустошный достал только осетрину, а гороху достать не мог, и так как он работал при бешеной буре с -38° мороза, у него пошла кровь из носа и изо рта, после чего он залез в палатку отогреться. Я же начал отогревать замерзшую баночку осетрины, и когда еда была готова, то, не имея никакого понятия в болезни, а зная, что больным дают коньяк, я предложил начальнику рюмку коньяку для возбуждения аппетита. Когда начальник выпил, то тут же я испугался до невозможности, так как моментально начальнику стало плохо. К счастью, это скоро прошло. И тогда начальник изъявил желание съесть осетрины. Чайной ложкой я начал кормить начальника, и около половины полукоробки осетрины начальник съел. Затем выпил чашку шоколада и с трудом залез в спальный мешок. Вскоре из мешка начальник вылез и сел около горящего примуса, охая и тяжело дыша. Пульс, он говорит, уже несколько дней бьется от 110 до 120 раз в минуту, и временами уже он теряет сознание. Сегодня же у меня начало зарождаться сомнение в успехе нашего предприятия, а как сразу все хорошо было. 35-градусные морозы для нас было ничто, так как все мы трое во главе с начальником лично сознавали великое значение путешествия к полюсу и также все трое и мысли не допускали, что в выносливости против бывших до нас путешественников в полярных странах мы окажемся слабее. Проклятая же болезнь может изменить все дело.

С 18 до 19 февраля всю ночь о сне никто и не думал, так как ежеминутно начальник терял сознание. Все время горит примус, и мы растираем спиртом ноги и грудь начальника, но облегчения никакого не получается, и, видимо, болезнь принимает опасный оборот. Боюсь, чтобы все не кончилось печально. Бешеная вьюга и мороз ничуть не уменьшаются, что приносит особенные страдания и без того тяжело больному начальнику. Примус горит без остановки, сжигая до 10 фунтов керосина в сутки, и перерыв горения делается только при наливании керосина. Сейчас начали третий и последний пуд керосина, надеясь все пополнить на зимовке герцога Аббруццкого, и, не дай бог, если там не окажется горючего материала, тогда нам не будет топлива к полюсу, а самое для нас страшное — это то, что нечем будет поддерживать температуру для лечения больного нашего начальника.

Я уже второй день нишу дневник над горящим примусом, улавливая те минуты, когда начальник успокоится и вздремнет у меня на коленях. Что будет дальше, не знаю, а в настоящую минуту все дело очень и очень плохо. Пустошный тоже стал жаловаться на тяжесть дыхания и теперь сидит и стонет. Буря на дворе не перестает. И несчастные собаки мечутся из стороны в сторону, ища спасения от холода.

19 февраля. Вьюга не перестает. Пустошный вылез из палатки кормить собак, и оказывается, что две уже замерзли. И еще некоторых ждет такая же участь, так как отогреть их в палатке теперь невозможно ввиду безнадёжного состояния здоровья начальника.

Ночь прошла в таком же беспокойстве.

20 февраля. Все время держу на руках голову начальника, который ежеминутно теряет сознание. Лицо же начальника полумертвое. В 12 часов дня по желанию начальника сварили бульон Скорикова, но только лишь бульон был готов, о еде его никто и не подумал, так как начальнику подходит конец. Пустошный, стоя на коленях, держит примус над грудью начальника, а я поддерживаю на руках голову. К великому нашему горю, это продолжалось недолго. И в 2 часа 40 минут дня начальник последний раз сказал: «Боже мой, боже мой, Линник, поддержи». Голова, находившаяся у меня на руках, склонилась; страх и жалость, в эту минуту мною овладевшие, никогда в жизни не изгладятся в моей памяти. Жалея в душе близкого человека, второго отца — начальника, минут пятнадцать я и Пустошный молча глядели друг на друга, затем я снял шапку, перекрестился и, вынул чистый платок, закрыл глаза своего начальника. Раз в жизни своей в ту минуту я не знал, что предпринять и даже чувствовать, но начал дрожать от необъяснимого страха.

Матросы похоронили Седова на острове Рудольфа — самом северном острове самого северного русского архипелага. Вместо гроба — два парусиновых мешка, крест, сделанный из лыж... В могилу положили флаг, который Седов мечтал водрузить на полюсе.

24 февраля (9 марта) Линник и Пустошный двинулись в обратный путь. В упряжке оставалось 14 собак. Керосину — на 5 варок. Экономя горючее, они

ели мерзлое сало, вместо чая пили холодную воду, растапливая снег дыханием. 2(15) марта керосин кончился.

«Мало видел горя тот, кто не сидел в палатке на льду и в полузамерзшем спальном мешке не дрожал с кружкой холодной воды в руках», — пишет в дневнике Линник.

4(17) марта они заблудились. Решили на следующий день повернуть к западу, Мороз все время был за тридцать.

Из дневника Пустошного: «Шерсть на моем полюсном костюме почти вся вылезла, и рубашки, которые на мне надеты, все мокры. Холод ужасный, палец на ноге болит адски, а ноготь уже слез с него, а тело почернело, и весь он загнил, и я боюсь, чтобы у меня не очутился Антонов огонь, — ну тогда беда...»

Случайно они наткнулись на характерный айсберг, похожий на арку; в самом начале путешествия его фотографировал Седов. Шестого утром Линник и Пустошный увидели судно...

Еще в 1912 году, когда правительство отказалось субсидировать экспедицию, когда по всей стране был объявлен сбор пожертвований, Седов писал: «Русский народ должен принести на это национальное дело небольшие деньги, а я приношу жизнь».

Это были не только слова.

Обстоятельства сложились против Седова. Поздний выход «Святого Фоки» из Архангельска, зимовка на Новой Земле, недоброкачественные поставки...

В декабре 1913 года Седов в откровенном разговоре с товарищем назвал свой поход к полюсу «безумной попыткой». Но вспомните его слова: «Все это, конечно, не помешает исполнить свой долг».

Нетрудно обнаружить серьезные недочеты и в планах экспедиции, и в ее подготовке. Нетрудно объяснить эти недочеты излишней спешкой, недостаточной опытностью Седова. Сказалась, безусловно, и «деятельность» комитета.

Кстати говоря, комитет мог многое сделать и в 1913 году, но... Совершенно справедливо писал 24 сентября (7 октября) 1913 года обозреватель газеты «Речь»: «Седов, по-видимому, ожидал, что летом прибудет помощь, пароход с запасами. Но летом никому — и в особенности «Новому времени» — не было дела до Седова... Нравственная ответственность за грядущую гибель всей экспедиции лежит на тех, кто сделал Седова мотивом для рекламного брэнчания на патриотической балалайке... Такого ясного, кричащего несоответствия между средствами и целью, такого преступного легкомыслия до сих пор, кажется, нигде не бывало... Во многих отношениях история экспедиции Седова очень поучительна. Но не дай бог таких уроков. Что толку, если лишний раз «патриотизм» сочетался с поставкой гнилого товара? Это никого не удивит. Жалко смелых людей, жалко всей этой огромной энергии, гибнущей даром, растроченной безрассудно, жалко и бесконечно обидно».

Сам Георгий Яковлевич прекрасно понимал, что полюсный поход при сложившихся обстоятельствах обречен на неудачу.

Так что же все-таки — «подвиг» или «безумная попытка»?

Трудно ответить на этот вопрос. Разве не «безумной попыткой» выглядело плавание к Земле Франца-Иосифа с запасом угля на двое суток? Но они дошли! И с полным основанием писал Седов: «Наша экспедиция совершила подвиг».

Каждый человек, наверное, хотя бы однажды в жизни задумывается над этим вопросом: что такое подвиг? Ответ может быть очень простым — честное исполнение долга, взятых на себя обязательств. Но только не все и не всегда находят в себе силы на это. Силы духовные. Потому и называют подвигом то, что для большинства людей кажется невозможным, а иногда «безумным».

И еще, как тут не вспомнить: «Безумству храбрых поем мы песню»? Поем, наверно, потому, что только мужество рождает мужество. Трусливая осторожность — бесплодна.

ПОЛЮСА РУАЛЯ АМУНДСЕНА

По складу характера, по призванию он был первопроходцем. Всю жизнь он совершал то, чего не могли совершить другие. Фритьоф Нансен: «Он навеки займет особое место в истории географических исследований... В нем жила какая-то взрывчатая сила. Амундсен не был ученым, да и не хотел им быть. Его влекли подвиги».

В 1903—1906 годах на шхуне «Йоа» он впервые прошел Северо-западным проходом — сделал то, к чему люди стремились в течение трех столетий.

В 1911 году первым достиг Южного полюса, В 1918—1920 годах на шхуне «Мод» прошел Северо-восточным проходом и стал первым человеком, совершившим кругосветное плавание за Полярным кругом.

«Первым», «впервые»... — Амундсен не знал поражений!

В чем секрет триумфальных успехов Амундсена? Почему неизменно он выходил победителем?

С детства мечтал Руаль стать моряком и полярным путешественником, Мало ли мальчишек мечтает об этом? Но Амундсен не только мечтал. Он перечитал всю доступную литературу. Вспоминая об одной из прочитанных книг, Амундсен пишет: «Удивительно, что из всего рассказа больше всего приковало мое внимание именно описание лишений, испытанных Франклином и его спутниками. Во мне загорелось странное стремление претерпеть когда-нибудь такие же страдания».

В детстве он был болезненным и слабым мальчиком. Чуть повзрослев и поняв, что человек может руководить собой, Руаль стал приучать себя к холоду, сделал свое тело сильным, выносливым, закаленным. Рассказывают, что в 16 лет он спал на коврике возле кровати, накрываясь только пальто или газетами. Окна в любую погоду были раскрыты.

Понимал ли Руаль, что закаляет не только тело, но и тренирует волю, выдержку, испытывает свои дух? Наверное, понимал, ибо в страданиях, которые привлекали его в описаниях полярных путешествий, он видел в первую очередь победы человеческого духа.

Жизнь сложилась так, что только в двадцать два года Амундсен ступил на борт судна, уходящего в дальнее плавание. В двадцать два он был юнгой, в

двадцать четыре — штурманом, в двадцать шесть впервые зимовал в высоких широтах, в двадцать восемь стал капитаном.

«Любой человек не так уж много умеет, — говорил Амундсен, — и каждое новое умение всегда может ему пригодиться». Готовя себя к экспедициям, Амундсен изучил метеорологию и океанологию, научился проводить магнитные измерения. Он прекрасно ходил на лыжах и управлялся с собачьей упряжкой. Уже будучи прославленным полярным исследователем и решив использовать в своих экспедициях самолеты, он в сорок два года стал летчиком — первым гражданским летчиком Норвегии.

Успех всех его экспедиций — в тщательной разработанности плана. Кажется, он умел предусмотреть все: состояние погоды, силы собак, возможности товарищей. Он умел предвидеть непредвиденное.

Сам Амундсен называл свои полярные путешествия работой. Но одна из статей, посвященных его памяти, была озаглавлена неожиданно: «Искусство полярных исследований».

Искусство!

Для многих полярников Амундсен — учитель. В самом высоком значении этого слова. Он учил уважать и ценить людей, быть гордым и любить родину. Он учил бороться и побеждать! В победе же быть скромным и великодушным.

Он был практиком; пророком его, пожалуй, не назовешь. Но одним из первых Амундсен оценил возможности применения авиации в полярных странах. И в мае 1925 года два гидросамолета «Дорнье-Валь» под номерами 24 и 25 стартовали со Шпицбергена к Северному полюсу.

Из книги Руаля Амундсена:

Руаль Амундсен.



Амундсен Р. Полет до 88° северной широты. Первый полет над Северным Ледовитым океаном. Собр. соч., т. IV, М.—Л., 1936.

В 1 час 15 минут в ночь на 22-е мы долетели до первого свободного ото льда пространства, сколько-нибудь значительного по размерам. Это была не полынья, а целое озеро с узкими рукавами, расходившимися по различным направлениям. Оно предоставляло нам первую возможность спуска. По счислению мы должны были быть по крайней мере на 88-м градусе северной широты.

Мы решили спуститься, сделать необходимые наблюдения для определения своего местонахождения, а потом действовать сообразно с обстоятельствами. Теперь возник вопрос: куда нам спускаться? Разумеется, спуск на воду был самым безопасным, поскольку дело касалось самой посадки, но тут опять являлось опасение, что лед может сомкнуться и раздавить нас раньше, чем мы успеем снова подняться на воздух. Поэтому мы все сошлись на том, что, коль встретится возможность, будем садиться на лед. Для того чтобы обследовать местность как можно тщательнее, мы начали спускаться, описывая большие спирали. Но в заднем моторе начались сильные перебои, и это изменило положение. Вместо того чтобы выбирать, мы должны были брать то, что подвертывалось. Машина была еще слишком тяжела, чтобы держаться в воздухе с одним мотором. Необходимо было спуститься без промедления.

При той небольшой высоте, на которой мы теперь держались, мы не могли долететь до главного озера, а должны были довольствоваться ближайшим рукавом. Он был не особенно привлекателен — переполнен салом^[31] и мелкими льдинками. Но, как сказано, у нас не оставалось иного выбора. Было счастьем, что мы опустились среди сала, потому что оно несколько замедлило нашу скорость, но, с другой стороны, это ослабило маневренную способность аэроплана. Мы проносимся мимо тороса на правом берегу. Машина кренится влево, так что несущая плоскость почти касается тороса, проносится над ним и вздымает высоко кверху лежащий на нем снег. Берегись! Мы несемся на другой торос с левой стороны; он выглядит еще более внушительным и грозным. Убережемся ли мы от него? Каждое мгновение я ждал, что левое крыло разлетится вдребезги. Скорость нашего бега теперь быстро убывала в толстом слое мелкого льда, и мы остановились в глубине рукава, почти уткнувшись носом аппарата в торос. Не дойдя на миллиметр! Чуть быстрее — и мы разворотили бы себе нос!

Пока что все хорошо. Мы еще живы.

Тот небольшой запас снаряжения и провианта, который мы имели, был выгружен на лед в течение нескольких минут, а затем мы отправились осматривать лед в бинокль с вершины самого высокого тороса. Когда я во время нашего спуска в последний раз взглянул на N24, он летел очень низко и был по другую сторону свободного ото льда пространства. Но, как мы ни смотрели, ни вглядывались, ничего не могли увидеть. В любой момент и без всякого предупреждения наше свободное пространство между льдами могло снова закрыться и раздавить нас, как давят орех щипцами. Чтобы предохранить себя от этого, мы решили вытащить аэроплан на торос, у которого находились. С первого взгляда это могло показаться безнадежным. Сперва нужно было снести торос, а потом устроить наклонную поверхность.

«Но чем, собственно, мы будем работать?» — спрашивает кто-то. Да, вот в том-то и штука! Ведь при старте у нас была перегрузка в 500 кило, и поэтому мы должны были ограничивать себя во многих отношениях.

Итак, мы начали с осмотра инструментов, выбирая подходящие: 3 финских ножа, 1 большой нож, 1 скаутский топорик, 1 ледовый якорь, в случае нужды могущий сойти за кирку, и, наконец, 1 большая и 1 маленькая деревянная лопата.

Нашего провианта по расчету должно было бы хватить на целый месяц, считая по одному килограмму в день на человека. Но так как мы отнеслись серьезно к своему положению, то начали сразу же себя урезывать, и наш паек был доведен до 300 граммов в день на человека. Конечно, этого было бы недостаточно для значительного промежутка времени, но на короткий период можно было выдержать.

Уже 23-го мы могли ходить по вновь образовавшемуся в нашем заливишке льду. Мы рано взялись за работу в этот день и принялись за вырубку ската. Во время небольшого перерыва я взял бинокль и залез на верхнюю часть аэроплана, чтобы осмотреть весь горизонт в поисках N24. Трудно описать мою радость, когда я почти сразу же увидел его. Он стоял а юго-западном направлении по другую сторону большого озера и на вид был в полном порядке. Немного левее была разбита палатка, а еще немного подальше развевался на высоком торосе флаг. Это была радостная весть для моих товарищей, и в один миг мы подняли свой флаг. С волнением я наблюдал в бинокль, заметят ли они нас. Да, конечно! Не прошло и нескольких мгновений, как я увидел, что там зашевелились. Они бросились к своему флагу, схватили его, и вскоре мы вошли с ними в связь. К счастью, оба наших пилота знали сигнализацию. Дитриксон сообщил, что его аэроплан уже при отлете из Кингсбея получил серьезную течь, но он надеется, что они все же справятся. Мы могли сообщить им, что наш аэроплан пока еще совершенно невредим. Более подробных сообщений на этот раз не делалось, и мы продолжали работать целый день над устройством ската.

24-го мы продолжали ту же самую работу. Большая часть льда была тверда как камень, и у нас ушло много времени на то, чтобы срыть его.

25 мая нам удалось втащить машину на скат, так что теперь она лежала всей своей тяжестью на старом льду. Этим уже много было выиграно, так как возможное давление льдов, вероятно, только выпихнуло бы нас выше, но нам бы ничуть не повредило. В 10 часов утра мы вступили в переговоры по семафору. Дитриксон сообщил, что положение у них несколько улучшилось. Мы же попросили их, когда они справятся со своей работой, перейти к нам и помочь. Я бы предпочел, чтобы они шли к нам сейчас же, но мне не хотелось мешать им в их работе.

День 26 мая был полон событиями. В три часа дня на другой стороне началось движение, и мы вскоре поняли, что наши товарищи готовились к переходу к нам.

Теперь мы все шестеро поселились на N25^[32].

27 мая мы принялись за окончательную работу по вытаскиванию машины на безопасное место. Первой нашей задачей было затащить машину по скату. То, с чем мы трое никак не могли справиться, пошло гладко и легко шестером.

Нам помогло не только приложение большей чисто физической силы, но также — и притом в значительной степени — сознание, что мы теперь все шестеро вместе и нам ничто не помешает. И это нам помогло — машина легко пошла вверх по скату и стала на первую льдину.

До 1 июня мы оставляли вновь образовавшийся лед в покое, чтобы он мог стать достаточно крепким для расчистки на нем поля. В этот день мы пробовали, насколько он толст, и нашли, что толщина его 8 дюймов — то есть он достаточно надежен. Как только мы это выяснили, то принялись сейчас же за выравнивание поля. Встречались льдины, поставленные на попа, попадались трещины и неровности, и все это доставляло нам много работы. Но, кроме того, нужно было спускать машину с высшей старой льдины на молодой лед. Для этого требовалось устройство ската. Сколько мы вырубili льда, сколько неровностей им завалили для выполнения этой работы — трудно сказать, но, во всяком случае, перевернули мы много тонн льда и снега! Вечером и поле и скат были готовы, но зато и здорово же мы устали!

Наша первая попытка стартовать не удалась, потому что свежезамерзший лед нас не выдерживал. Мы довольно быстро провалились сквозь него и на большом протяжении разбега исполняли роль ледокола.

Попытка номер два оказалась не более удачной, чем попытка номер один. Лед ломался по всему пути, и N25 приобрел еще большую славу как ледокол. Но все-таки это ознаменовалось одним хорошим результатом: мы приблизились к местонахождению второй машины.

Условия здесь казались весьма многообещающими. В нашем распоряжении была открытая полынья около 400 метров длины и поблизости очень хороший молодой лед. Попытка номер три стартовать была предпринята в тот же самый день к вечеру, но ни к чему не привела.

4 июня началась сильная подвижка льда, а ночью он стал вздыматься и напирать со всех сторон. Борьба продолжалась целую ночь...

8 июня принесло нам туман и $1\frac{1}{2}^{\circ}$ тепла. Все время моросило. Крайне неприятно. На нашу долю выпало другое тяжелое испытание: поворачивать аэроплан кругом в глубоком мокром снегу.

Оставалось только одно: дорываться до льда, а потом поворачивать аппарат на нем. Снег здесь был от 2 до 3 футов глубиной, и чтобы в этой мокрой, тяжелой массе поднять на лопате то, что она забирала, нужно было действительно потрудиться, особенно тем, кто работал большими деревянными лопатами. Мы расчистили площадку в виде круга диаметром 15 метров, и она получила название «поворотного круга». Если бы мы теперь же повернули машину на этом твердом основании, то, пожалуй, забыли бы про весь этот «поворотный круг». Но ничего подобного не произошло! Ребра, шедшие по днищу аэроплана, врезались в лед и препятствовали вращению. Опять перед нами вопрос: что же нам делать? Но вдруг у одного из нас мелькнула светлая мысль: надо положить под днище лыжи. Все мы были согласны с тем, что мысль эта хороша. Но привести ее в исполнение было не так-то просто. Ведь надо поднять аэроплан, а он весит четыре с половиной тонны! Но даже это не могло нас смутить. Аппарат нужно было приподнять не очень высоко — всего приблизительно на два сантиметра. Но нас только

пятеро, потому что шестой должен был подсовывать лыжу под аэроплан. Итак, идем, ребята, подставляй спины и поднимай, хотя бы от натуги лопнули жилы! И вот все пять спин были подведены под хвост аппарата и... раз, два, три! Мы поставили аэроплан на лыжу, но жилы, к счастью, у нас не лопнули!

Мы работали одним махом без перерыва — за исключением времени на еду — с 4 часов утра 8 июня до 4 часов утра следующего дня. За это время стартовая площадка № 5 была подготовлена, испытана и брошена. Весь день 9 июня стоял туман, тяжёлый и густой, и моросил мелкий дождь.

10 июня началась работа по подготовке новой площадки. Нужно было устроить дорожку для разбега в 500 метров длины и 12 метров ширины в трехфутовом пласте мокрого снега. А снег, который нужно было убирать с этой 12-метровой дорожки, приходилось отбрасывать, по крайней мере, на 6 метров в обе стороны, чтобы он не мешал машине. Мы уже несколько дней сидели на пайке в 250 граммов, поэтому неудивительно, что по вечерам мы чувствовали себя совершенно разбитыми.

Когда 14 июня мы сложили свои инструменты, то, право, я не преувеличу, если скажу, что всего нами было убрано около 500 тонн льда и снега.

В тот день мы сделали две новые попытки стартовать, шестую и седьмую, но поверхность была все еще слишком мягка, так как до этого времени совершенно не было ровной морозной погоды. Правда, в этот день температура опускалась до -12° , но сейчас же снова поднялась до 0° . Нельзя было довести аэроплан до такой скорости, при которой возможен подъем. Аэроплан увязал и во многих местах тащил за собой весь слой снега. Да, теперь нужен мороз, иначе...

15 июня было назначено самым крайним сроком для наших попыток стартовать. Если бы у нас ничего не вышло, мы должны были собраться, обсудить положение вещей и решить, что нам делать. Большого выбора перед нами не было. Нам приходилось либо сейчас же бросать машину и идти на юг к ближайшей твердой земле, либо оставаться на месте, надеясь на то, что при первом удобном случае нам удастся подняться в воздух. Мы выкинули изумительный фокус, оставив Шницберген с запасами провианта на один месяц и имея теперь, после четырехнедельного пребывания во льдах, еще запас на шесть недель! Таким образом мы могли поддерживать свое существование до 1 августа.

Со мной часто случалось в жизни, что я с трудом принимал то или иное решение, но я с уверенностью могу сказать, что выбор в данном случае был связан для меня с гораздо большими трудностями, чем когда-либо раньше. Первая возможность — идти на юг к земле — казалась мне более отвечающей здравому смыслу, потому что к тому времени, когда у нас кончился бы провиант, мы могли пройти так далеко на юг, что повстречали бы там какую-нибудь дичь. Кроме того, этот план имел то большое преимущество, что мысли были заняты предстоящей работой. Против этого плана говорило то, что у нас было мало снаряжения и, кроме того, мы, несомненно, очень ослабели. Когда я взвешивал про себя эту возможность, то пришел к заключению, что поход на юг к земле является самым лучшим и самым разумным решением. Но едва только я приходил к этому выводу, как сейчас же

какой-то голос начинал шептать мне на ухо: «Да что ты, обалдел! Что же, ты хочешь бросить целую, хорошую машину с полным запасом бензина и отправиться в путь по ледяным торосам, где, как тебе известно, ты можешь погибнуть самым жалким образом? Может быть, завтра здесь вскроется полынья и ты будешь дома через 8 часов!» Осудит ли меня кто-либо за нерешительность, если мне трудно было сделать выбор?

14-го вечером мы выбросили из аэроплана на лед все, кроме самого необходимого, и сложили в одну из брезентовых лодок. Мы оставили себе бензина и масла на восемь часов, брезентовую лодку, два дробовика, двести патронов, шесть спальных мешков, палатку, кухонные принадлежности и недели на две провианта. Нам пришлось бросить даже чудесные лыжные сапоги, так как они были чересчур тяжелы. Из одежды мы оставили только то, что было надето на нас. Всего вышло добрых 300 килограммов.

15 июня настало при -3° и при легком ветерке с юго-востока, какой именно и был нам нужен. За ночь поверхность для разбега хорошо подмерзла и покрылась твердым настом. Состояние неба было не из лучших — низкие слоистые облака. Но что нам было за дело до состояния неба! Нас не остановил бы даже самый густой туман! При таком освещении расчищенное для разбега место было плохо видно. Поэтому по обеим сторонам дорожки были расставлены небольшие черные предметы для того, чтобы пилот был уверен в безошибочности взятого направления. Чуть правее или чуть левее — и это могло решить нашу судьбу!

Утром, в 9 часов 30 минут, все было готово, и солнечные компасы и моторы пущены в ход. Требовалось три четверти часа на полное разогревание. Чтобы убить время, я в последний раз осматриваю дорожку. Она идет в направлении с юго-востока на северо-запад. В нескольких метрах от аэроплана дорожку пересекает небольшая трещина. Она всего в несколько дюймов ширины, но она существует и во всякое время может раскрыться и отделить уголок, где мы стоим, от всей льдины. На протяжении 100 метров дорожка чуть-чуть повышается, а затем становится совершенно ровной. Через 200 метров у юго-восточного конца льдины проходит еще одна трещина, но она гораздо более опасная и доставила нам много тревожных минут. Она около двух футов шириной и наполнена водой и ледяной кашей. По-видимому, она соединяется с океаном, а это может в любой момент разрешиться всякими сюрпризами. Если бы эта трещина расширилась и отделила целых 200 метров нашей дорожки, то вся расчищенная поверхность была бы совершенно испорчена. Льдина кончалась полыней в три метра шириной. По другую ее сторону в направлении нашего пути находилась плоская льдина длиной около 10 метров.

Как можно представить из моего описания, наша дорожка для разбега была далеко не идеальна, но, безусловно, она была наилучшей из всех, какие можно было устроить в этих местах.

В 10 часов 30 минут все было готово. В кабине пилота занял место Рисер-Ларсен. Позади него на дне лодки сидели Дитриксон и я. В помещении для бензина — Омдаль и Фойхт, а Элсуорт — в кают-компании. Дитриксон был штурманом при нашем полете домой, и, собственно говоря, в качестве такового он должен был бы занять место в кабине наблюдателя впереди

пилота. Но так как это место было слишком опасно в предприятии такого рода, как наше, то ему на время старта было отведено другое место, несколько дальше от носовой части аэроплана.

Нечего и говорить, что мы пережили несколько захватывающих мгновений! Как только машина начала скользить, можно было заметить большую разницу по сравнению с предыдущим днем. Аэроплан быстро развивал скорость. На перевале — в 100 метрах расстояния — была дана самая большая скорость — 2000 оборотов в минуту. Аэроплан швыряло и бросало, он дрожал и свистел. Как будто N25 давал себе отчет в обстановке! Словно он собирал всю свою энергию для последнего и решающего прыжка у южного края льдины. Или — или!

Мы промчались через расщелину в три метра ширины, соскочили со льдины шириной в 40 метров, и вот... Возможно ли? Да, это так! Царапающего звука уже не слышно, и гудят одни моторы.

Амундсен достиг широты 87°43'. Это был рекорд для самолетов, но победа Амундсена на этот раз заключалась не только в рекордной широте, а и в самом возвращении назад.

Двадцать девять раз (!) подвижки льдов разрушали взлетную полосу, семь раз пилот пытался поднять самолет. Они взлетели с тридцатой полосы, с восьмой попытки. 8 часов 35 минут они провели в воздухе, «имея ближайшим соседом — смерть».

Он снова победил. Через двадцать четыре дня после старта они вернулись на Шпицберген, когда весь мир был уже уверен в их гибели.

Опыт применения самолетов в Арктике явно разочаровал Амундсена: «Не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска. Мы не видели ни одного годного для посадки места... Ни одного-единого!»

У Амундсена зарождается новый план — трансарктический перелет на дирижабле.

Надо сказать, что в то время дирижабли вполне успешно конкурировали с самолетами. Более того, казалось, что будущее принадлежит именно им — аппаратам легче воздуха.

Амундсен купил в Италии дирижабль — его называли «Норге» («Норвегия»), — построенный по проекту известного итальянского конструктора Умберто Нобиле, и 11 мая 1926 года новая экспедиция стартовала со Шпицбергена.

Из книги Руаля Амундсена:

Полет на север развивался блестяще.

Если бы взгляд в окно не убеждал тебя в том, что ты в воздухе, то этого нельзя было бы заметить. Случись теперь что-нибудь с моторами, их можно было просто застопорить и чинить, пока корабль спокойно парил бы в воздухе. Иначе было в прошлом году. Порча мотора была тогда равносильна спуску, а спуск в этой местности в девяти случаях из десяти означал катастрофу.

Лед в этом году спускался значительно дальше на юг, чем в прошлом году. Он доходил, так сказать, почти до широты острова Амстердам. Но если в прошлом году мы видели разломанный лед вплоть до 82° северной широты, то в этом году на той же широте мы летели уже над сплошным полярным льдом. Но торосы были такие же самые — совершенно такие же!

Только в такой обстановке впервые начинаешь ясно понимать, в какое изумительное время мы живем. Правда, до сих пор кажется невероятным, когда, например, ты сидишь в курительном салоне на одном из больших трансатлантических пароходов и наслаждаешься чашкой кофе в кругу добрых друзей, и вдруг тебе суют в руки клочок бумаги с приветом от милых сердцу, живущих за много сотен миль! До сих пор еще многие из нас, не утратившие непосредственности своих переживаний, не могут не воскликнуть при этом: «А все-таки изумительная эта штука, беспроводный телеграф!» Мы, пожилые люди, которым был знаком только кабель, никогда не сможем совсем отделаться от такого чувства. Но полное и цельное впечатление я получил впервые, когда мною под 81°30' северной широты получена была телеграмма от моего друга из Австралии с пожеланиями счастливого пути. В 7 часов вечера я стоял с наушниками на голове и ждал сигнала времени с радиостанции в Ставангере. Слышно было так, словно я стоял у себя в комнате, прислушиваясь к тиканью часов! Впечатление было поразительное! Вот мы летим на север, все время на север, углубляясь в великую бесконечную пустыню, и в то же время слышим, как вы, сидя у себя дома, шлете нам весть и всяческими способами стараетесь помочь нам на нашем пути. Только тут можно постичь, в какое изумительное время мы живем!

Совсем нелегко описать те чувства, с какими мы теперь плавно и уверенно миновали самую высшую из достигнутых нами в прошлом году широт — 87°43'. Не знаю, кажется, мы стиснули кулаки и погрозили ими. Может быть, мы показали льдам нос со словами: «На этот раз номер не прошел, мой милый друг!» Вероятнее всего, мы сняли шапки перед достойным противником. Во всяком случае, мы глядели сверху вниз на загроможденное льдом пространство, испытывая бесконечное облегчение при мысли, что мы теперь над ним, а не на нем.

По мере того как мы приближались к полюсу, штурманская работа становилась все более и более интенсивной. Ведь нужно было стараться определить этот пункт с величайшей точностью.

Но прежде всего нам предстояло отметить еще одно событие: день рождения Элсуорта. В 12 часов ночи всякая работа была на мгновение приостановлена, и все поздравили любимого начальника, который при столь исключительных обстоятельствах вступал в 46-й год своей жизни. Краткое торжество было не только редким, но вместе с тем необычайно и неожиданно приятным, так как Нобиле словно волшебством извлек откуда-то бутылку пунша со взбитыми яйцами. Обменявшись рукопожатиями, подкрепив приветствие пуншем, мы таким образом засвидетельствовали переход новорожденного младенца в следующий год его жизни. Он не скоро это забудет.

— Готовь флаги!

Рисер-Ларсен опустился на одно колено и секстантом ловит солнце через открытое окно.

— Ну, вот мы и на полюсе!

Со свистом полетел вниз прекрасный, сшитый вдвойне, норвежский шелковый флаг. Поперечная рейка была приделана к длинному алюминиевому древку — совсем как бывает на знаменах, — и поэтому флаг при падении получил совершенно верное направление. Флаг упал безукоризненно, впился в лед, и под дуновением легкого ветерка норвежские цвета развернулись над полюсом. В то же мгновение Амундсен обернулся и крепко сжал руку Вистинга. Не было произнесено ни одного слова, слова были излишни. Две те же самые руки водрузили норвежский флаг на Южном полюсе 14 декабря 1911 года.

Затем настал черед «звезд и полос».

С изумительным, совершенно неопишуемым чувством выполнил Элсуорт свое дело. Когда еще придется человеку водрузить на полюсе флаг своей родины в день своего рождения? Пожалуй, придется подождать не один год!

В заключение Нобиле сбросил вниз итальянский флаг.

И вот все три флага стояли на расстоянии нескольких метров друг от друга, настолько близко к географическому Северному полюсу, насколько это может быть определено человеком, пользующимся обыкновенными инструментами. Часы показывали 1 час 25 минут по гринвичскому времени 12 мая 1926 года.

В 8 часов 30 минут утра мы вошли в полосу густого тумана, и он держался с небольшими просветами до 6 часов вечера. Таким образом, мы пролетели над огромным морем тумана, который в иных местах достигал невероятной толщины. Вполне очевидно, что туман в большой степени помешал нашим наблюдениям. Очень возможно поэтому, что мы могли пролететь над островами небольшой высоты. Что на том пути, по которому мы летели, существует, — даже если она и совершенно плоская, — земля сколько-нибудь значительного размера, об этом не может быть и речи, так как мы непрерывно наблюдали за льдом под собою.

Величайшую из опасностей на своем пути мы встретили именно здесь, Влажный туман отлагался в виде льда на различных наружных металлических частях. Этот лед время от времени отваливался, струей воздуха пропеллеров отбрасывался к внешней оболочке корпуса корабля, нанося ей сильные повреждения, в силу чего ее постоянно приходилось чинить.

В 6 часов 45 минут утра (по гринвичскому времени) 13 мая мы увидели землю с левой кромболой. Это была великая минута, Перелет был совершен, и цель достигнута!

Трудно опознать местность в этом районе, а в особенности с воздуха. Плоская местность всегда кажется одинаковой — куда ни глянь, везде какие-то кучи мелкого камня. Где бы мы ни оказались на побережье Аляски, нужно было изменять курс к западу вдоль берега, чтобы выйти в Берингов пролив. Все же мы предположили по последним наблюдениям, что встреченный берег был в нескольких милях к западу от мыса Барроу. Но его не было видно. Что наше предположение было правильно, обнаружилось несколько позднее, когда мы

пролетели над Уэйнрайтом — местопребыванием Амундсена и Омдаля с 1922 по 1923 год.

Вскоре вслед за этим мы миновали наш собственный милый Модхейм — дом, который сами построили и в котором жили целый год. Люди, живущие в кем теперь, собрались все на крыше и бурно проявляли свои чувства.

Воспоминания сменялись воспоминаниями. 20 ноября 1922 года Амундсен покинул этот свой дом и отправился с одним эскимосом, с одними санями и 15 собаками на юг, в более цивилизованные области, тогда как Омдаль остался там для охраны дома и аэроплана. Путники прошли до залива Коцебу в десять дней — 500 миль. Это было прекрасное достижение для человека, перевалившего за пятьдесят лет, — по 50 миль в сутки на протяжении 10 дней. Не было и речи о возможности езды на тяжело нагруженных нартах. Пришлось всю дорогу бежать. Это был первоклассный рекордный пробег. Но сейчас мы достигли еще большего.

У мыса Лисберн мы попали в туман. Поднялись и пошли над ним. Нужно было подниматься на значительную высоту, чтобы быть уверенным в том, что мы пройдем над горами.

С этого мгновения наше путешествие — уже после того как, собственно, перелет был закончен, — стало изобиловать массой всяких приключений. С севера поднялся сильный ветер, я мы совершенно сбились с курса, летя частью поверх тумана, частью в тумане. Около 6 часов вечера (по гринвичскому времени) 13 мая мы были, вероятно, недалеко от мыса Сердце-Камень на Сибирском берегу, если судить по произведенному наблюдению. Тогда мы изменили курс и стали держаться прямо на восток, чтобы снова выйти к побережью Аляски. В 11 часов вечера (по гринвичскому времени) мы наконец снова достигли берега.

Северный свежий ветер разыгрался в шторм, и дрейф огромного корабля стал колоссальным. По временам казалось, что будет трудно справиться с кораблем и предотвратить его дрейф в сторону высоких гор на полуострове Сьюард. Но тем не менее все шло хорошо, и мы миновали мыс Принца Уэльского в 3 часа 30 минут утра (по гринвичскому времени) 14 мая. Берингов пролив был совершенно чист ото льда, и сильный ветер с открытого моря очень мешал нам. Теперь мы, по правде сказать, могли почувствовать всю разницу в полете надо льдом и над океаном. В течение продолжительного полета надо льдом мы привыкли к совершенно спокойному состоянию. Иное дело теперь. Нас бросало, как мячик, вверх и вниз, и нередко сильный ветер гнал «Норвегию» поперек Берингова пролива.

Между тем берег совершенно исчез в тумане. Ветер завывал хуже, чем когда-либо, и мы боялись, что нас отнесет от земли и унесет в Берингов пролив. Для того чтобы этому не подвергнуться, пришлось держать курс прямо на берег.

К тому же мы получили сообщение о том, что у нас остается бензина только на семь часов полета. Думаю, даже смею сказать с уверенностью, что всем находившимся на борту хотелось, чтобы спуск завершился как можно скорее. Даже если бы он и был связан с риском. Не нужно забывать, что мы находились в воздухе уже 70 часов и большинство из нас провело это время

совершенно без сна. В результате все мы смертельно устали и были неспособны. У некоторых даже начались галлюцинации. Полетав взад и вперед, мы снова вернулись к местности у маленького городка, которая благодаря хотя и незначительной по размерам, но ровной ледяной поверхности давала нам большие возможности для благополучного спуска, чем всякое другое место, встречавшееся нам до сих пор. Правда, ветер здесь был тоже силен и налетал опасными порывами, но все же имелась некоторая защита от него. Ну ладно, давайте попробуем! Спуск был одним из тех событий, которые никогда не изгладятся из памяти.

Он был проведен блестяще, и мы в знак уважения обнажаем головы перед капитаном корабля за то спокойствие и красоту, с которыми все было выполнено. Впрочем, если бы состояние погоды не улучшилось вскоре после того, как мы начали снижаться, то результаты получились бы довольно сомнительные, даже если бы наш капитан и превзошел самого себя в своем умении, но случилась изумительная вещь. Можно даже сказать — чудо.

Еще когда мы начинали спускаться, с земли дул сильный резкий ветер. Внезапно и, по-видимому, без всякой к тому причины стало совершенно тихо, и штиль продолжался во время всего спуска. Когда мы стали приближаться ко льду, со всех мест начал сбегаться народ. Попытка поставить воздушный корабль на якорь кончилась неудачей. Лед был слишком гладок, и брошенный нами якорь не мог ни за что зацепиться. Впрочем, это было излишне. Тихо и спокойно приближались мы ко льду все больше и больше, пока наконец не приземлились. Гондола была снабжена с внешней стороны днища огромной воздушной подушкой, которая и приняла на себя удар. Если бы мы не подскочили на несколько метров вверх от этого удара воздушной подушки, то, пожалуй, и не заметили бы спуска, настолько хорошо в легкое он был выполнен.

Лед, на который мы спустились, лежал как раз у самого городка. Здесь собралось все население, и большинство жителей помогало удерживать причальные канаты. И вот дверь, ведущая в гондолу, отворилась, и мы один за другим стали выпрыгивать на лед.

Какую-то совершенно особенную породу людей мы тут встретили. Они не проявляли ни малейшего признака возбуждения или воодушевления. Тихо и спокойно они обратились к нам с теплым приветствием. Можно было подумать, что им не в диковинку каждый день встречать воздушные корабли! Наконец нам удалось удовлетворить свое любопытство.

— Где мы находимся?

— В Теллере, — был ответ.

Итак, мы были на расстоянии 90 километров по прямой линии от первоначально намеченного нами места спуска.

Таким образом, первый полет от континента до континента через Северный полюс был завершен, и при этом ни один волос не упал ни с чьей головы!

Конечно, это было замечательное достижение. Воздушная экспедиция вошла в историю под названием «Экспедиция Амундсена — Элсуорта — Нобиле». Что ж, Линкольн Элсуорт и Умберто Нобиле по праву разделили успех.

Элсуорт субсидировал обе воздушные экспедиции Амундсена. Обычно о нем говорят только одно: «сын миллионера». Но это несправедливо. Он сам был летчиком и с большим интересом относился к исследованиям полярных стран. В 1933—1939 годах Элсуорт организовал и возглавил четыре антарктические экспедиции, которые провели аэрофотосъемку большой территории Южного материка и выполнили различные научные наблюдения. Он же впервые в истории совершил на самолете смелый трансантарктический перелет — от острова Данди до Китовой бухты.

Амундсен и Элсуорт всегда оставались друзьями. К сожалению, иначе сложились отношения норвежского полярника с Нобиле. В своей книге о полете на дирижабле «Норвегия» Амундсен тепло отзывался о конструкторе и пилоте дирижабля, писал о «его изумительных достоинствах». Однако итальянская пресса, а затем и пресса других стран (в том числе и Норвегии) принялась славословить Нобиле, отводя Элсуорту и Амундсену лишь роль пассажиров. Трудно сказать, насколько виноват в этом был сам Нобиле. Так или иначе, подобные статьи не могли не возмутить Амундсена. Его отношение к итальянскому конструктору резко изменилось. А когда Руаль Амундсен скептически высказался о плане новой воздушной экспедиции на дирижабле «Италия», задуманном Нобиле, эти два человека стали непримиримыми врагами...

25 мая 1928 года на обратном пути с полюса дирижабль «Италия» потерпел аварию.

Причины катастрофы остались невыясненными. Все произошло очень быстро — дирижабль неожиданно начал падать. Высота триста метров, двести, сто...

Нобиле: «Я видел, как стремительно приближаются ледяные торосы. Еще мгновение — и воздушный корабль стукнется об лед. Раздался ужасающий треск. Я почувствовал удар в голову. Было такое ощущение, будто меня сжали, сдавили. Совершенно отчетливо, но без малейшей боли я услышал хруст собственных костей».

Командирская гондола оторвалась от дирижабля. Страшным ударом десять человек выбросило на лед. Один из них, моторист Памелла, был мертв, У начальника экспедиции Умберто Нобиле сломаны нога и рука, сильно разбита голова. У механика Чечони сломана нога, у шведского ученого Мальмгрена — рука. Остальные отделались ушибами.

После удара облегченный корабль взмыл вверх, унося на борту шесть человек. Через двадцать минут в той стороне, где скрылся дирижабль, поднялся вверх столб дыма...

Трагедия в Ледовитом океане в те дни приковала к себе внимание всего мира. На помощь Нобиле устремились экспедиции многих стран. В спасательных работах приняли участие в общей сложности 18 кораблей и 22 самолета — всего около полутора тысяч человек...

О катастрофе «Италии» Амундсен узнал во время торжественного банкета в честь американцев Уилкинса и Эйелсона, перелетевших на самолете от Аляски до Шпицбергена.

— Примете ли вы участие в спасении потерпевших? — спросили Амундсена.

— Без промедления, — коротко ответил он. Вскоре из гавани Тромсё стартовал гидросамолет «Латам». Амундсен летел на помощь! Но... Через 1 час 40 минут связь с «Латамом» оборвалась...

Советское правительство сразу после катастрофы предложило Италии помощь в организации спасательных работ.

«Какую помощь могут оказать нищие Советы?» — пожимали плечами на Западе.

Рисунок в итальянской газете «Паэзе сера»: в лаптях, прыгая со льдины на льдину, бегут на помощь Нобиле карикатурные русские мужики.

Статья в газете «Ла-стампа»: «Россия выбыла из арктической игры. От былой славы у русских остались неплохой ледокол, названный ими по имени своего комиссара, и безутешная вдова известного полярного исследователя Жоржа Седова».

На Западе считали только то, что осталось от бывшего. Никто не знал еще, что обрел народ Страны Советов за десять лет, прошедших после революции.

По призыву Осоавиахима сотни советских радиолюбителей прильнули к самодельным приемникам. И первым через десять дней после катастрофы услышал сигналы Нобиле комсомолец Николай Шмидт в далеком селе Вознесенье-Вохма Северо-Двинской губернии.

Благодаря сверхнапряжению человеческих сил всего за четверо суток и семь часов удалось подготовить к плаванию «Красин» (тот самый «неплохой ледокол, названный по имени комиссара»), который до этого был законсервирован и уже в течение года не выходил в море. За те же четверо суток была подобрана команда, на «Красин» погружено две с половиной тысячи тонн угля, полярное снаряжение, самолет, запас продовольствия на шесть месяцев для полутора сотен людей.

Ледокол шел на помощь.

Начальник экспедиции на ледоколе «Красин» профессор Рудольф Лазаревич Самойлович писал:

«Весь день продолжалась борьба со льдом. Приходилось долбить всеми машинами с полного хода. Попадался такой тяжелый лед, что мы теряли надежду преодолеть его. Оставалось одно: пока есть возможность — долбить, долбить эту преграду.

За вторую вахту прошли только 5 миль.

За третью вахту продвинулись всего на 1,5 мили.

За полчаса прошли на половину длины корпуса ледокола».

Пятьдесят метров за полчаса, сто метров в час. Обломана лопасть левого винта, повреждено рулевое управление. Но «Красин» не сдавался, и «Красин» спас итальянцев.

«Русские дали европейской цивилизации первый урок»; «Мы смотрели на Россию, широко открыв от удивления глаза», — писали иностранные газеты.

Весь мир в те дни рукоплескал подвигу советских полярников — подвигу моряков, летчиков, ученых.

Ледокол «Красин», передав спасенных людей на борт итальянской плавучей базы «Читта ди Милано», зашел в Ставангер и Берген, чтобы устранить повреждения, полученные в борьбе со льдами, чтобы запастись углем и вновь идти на поиски людей, унесенных дирижаблем.

Прошло уже много недель с тех пор, как пропал без вести «Латам». Но в Норвегии не хотели верить в гибель своего национального героя.

Самойлович вспоминал позднее, как вслед «Красину», уходившему а море, норвежцы кричали:

— Спасите Амундсена! Верните нам нашего Амундсена!

Наверное, мы никогда не узнаем, что произошло. Через два с половиной месяца норвежские рыбаки выловили в море поплавков с надписью «Латам-47». Но лишь через шесть месяцев было официально признано, что надежды больше нет, — Норвегия почтила память своего любимого сына двухминутным молчанием...

Через сорок лет в городе Тромсё, из гавани которого стартовал «Латам», по инициативе Нобиле воздвигли памятник. На нем имена погибших итальянцев и имена экипажа «Латама».

Умберто Нобиле: «Ему было суждено исчезнуть в полярном небе, чтобы стать легендой».

Люди создали легенды о великом норвежце. Сам же Амундсен, подводя итоги в книге «Моя жизнь», писал: «Чудесные силы содержит тело человека, который — как, например, я — с юности живет в разумных гигиенических условиях и вследствие этого сохраняет себя таким, каким создала его природа... Отвага, сила воли, непоколебимая вера — эти качества привели меня ко многим достижениям, невзирая на окружающие меня опасности».

«Еще молод мир, если он порождает таких сынов», — сказал об Амундсене Фритьоф Нансен.

ЭРА ПОЛЕТОВ

Когда Кук и Пири шли к полюсу, крылья авиации еще не окрепли. Каждый полет казался аттракционом. «Сегодня! Только один день!» — извещали афиши.

И продавали билеты на трибуны летного поля, и зрители заключали пари: взлетит — не взлетит, убьется — не убьется, и долго-долго разгонялись неуклюжие «этажерки», пытаясь победить земное притяжение...

А всего через пять лет российский морской летчик, поручик по Адмиралтейству Ян Иосифович Нагурский впервые поднял самолет в небо Арктики!

Три полярные экспедиции одновременно пропали без вести в 1912 году: Седова — на «Святом мученике Фоке», Русанова — на «Геркулесе», Брусилова — на «Святой Анне».

Прошло два года, а об их судьбе не было ничего известно. Правда, в октябре 1913 года со «Святого Фоки» вернулась группа моряков. Сведения, которые они сообщили, были весьма тревожными: Седов зимовал у Новой Земли, уголь на

судне кончался. И Седову, а наверное, и Брусилову и Русанову нужна была помощь.

Летом 1914 года из Александровска-на-Мурмане вышел пароход «Печора», на борт которого погрузили гидроаэроплан «Морис Фарман», купленный Нагурским в Париже. Может быть, с воздуха удастся обнаружить следы исчезнувших экспедиций?

«Летательный аппарат» весил всего четыреста пятьдесят килограммов и мог поднять триста. С мотором мощностью 70 лошадиных сил он развивал скорость около 100 километров в час.

«Печора» доставила спасательную экспедицию к берегам Новой Земли.

«Сборка гидроаэроплана, — писал Нагурский, — происходила при исключительно тяжелых условиях: на берегу, совершенно открытом, при сильном тумане. Шел дождь со снегом. После ночи гидроаэроплан был покрыт льдом».

Вместе с мотористом Евгением Владимировичем Кузнецовым Нагурский совершил пять разведывательных полетов и провел в воздухе около 11 часов, причем однажды удалился от суши на 100 километров.

«Приборы, какими я пользовался, были самые примитивные, — вспоминал позже летчик. — Кабины не было. Над нами висело неизведанное небо, дули неизвестные ветры и скрещивались неисследованные воздушные течения».

Не все проходило гладко: лопнул винт, а потом и запасной, получил пробойину поплавков. Однажды на высоте 500 метров отказал мотор: «Шатун третьего цилиндра у самой головки сломался, главный вал оказался погнутым». Счастье, что это произошло вскоре после взлета. Нагурскому удалось спланировать на воду, а шлюпки, посланные с корабля, дотащили беспомощный аэроплан к берегу.

Но все эти поломки и риск, связанный с частыми полетами в тумане, ничуть не уменьшили энтузиазм Нагурского.

«Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно, — писал он в рапорте. — Авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу в следующих случаях: при рекогносцировках льдов, в открытии новых земель, нахождением и нанесением на карту подводных преград, препятствующих судоходству. С высоты хорошо видны все рифы, банки, отмели. Фотографии сверху могут дать точные данные для исправления и дополнения карт».

Удивительно, но уже тогда, в 1914 году — всего через 11 лет после того, как поднялся в небо — всего-то на 59 секунд — первый самолет, — Нагурский задумывался о полете к вершине планеты:

«Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячеверстным расстоянием, какое нужно преодолеть, полным преград и самых тяжелых условий. Авиация, как колоссально быстрый способ передвижения, есть единственный способ для разрешения этой задачи».

Продолжателями дела, начатого Нагурским, стали советские летчики Б. Г. Чухновский, О. А. Кальвица, А. И. Томашевский, М. С. Бабушкин, И. В. Михеев. В 1924—1926 годах они разведывали с воздуха дороги для

кораблей и лежбища тюленей, первыми совершали посадки на дрейфующие льды.

В 1925 году Руаль Амундсен пытался достичь на самолете вершины планеты. Читатель уже знает об этом полете. А год спустя к полюсу стартовал американский летчик Ричард Бэрд.

Общая мощность трех моторов моноплана «Джозефина Форд» достигала 200 лошадиных сил. (Бэрд назвал свою машину в честь трехлетней дочери миллионера Эдсела Форда, который «проявлял к экспедиции больший интерес, чем кто-либо другой».) Максимальная скорость моноплана достигала 120 миль в час. Очень важно, что самолет мог продолжать полет и на двух двигателях. На борту был установлен специальный прибор, фиксирующий снос самолета ветром, и два солнечных компаса.

1926 год... Бэрд избрал местом старта Шпицберген, залив Кингсбей, куда экспедицию доставило небольшое судно «Шантье». Как помнит читатель, отсюда же должен был вылетать и Руаль Амундсен, который на дирижабле «Норвегия» предполагал пересечь Северный Ледовитый океан. Один из них мог первым достичь полюса по воздуху.

Опять гонки? Все помнят недавний скандальный процесс между Пири и Куком. Еще жива в памяти трагедия Роберта Скотта и его товарищей, которые достигли Южного полюса через месяц после отряда Амундсена и погибли на обратном пути.

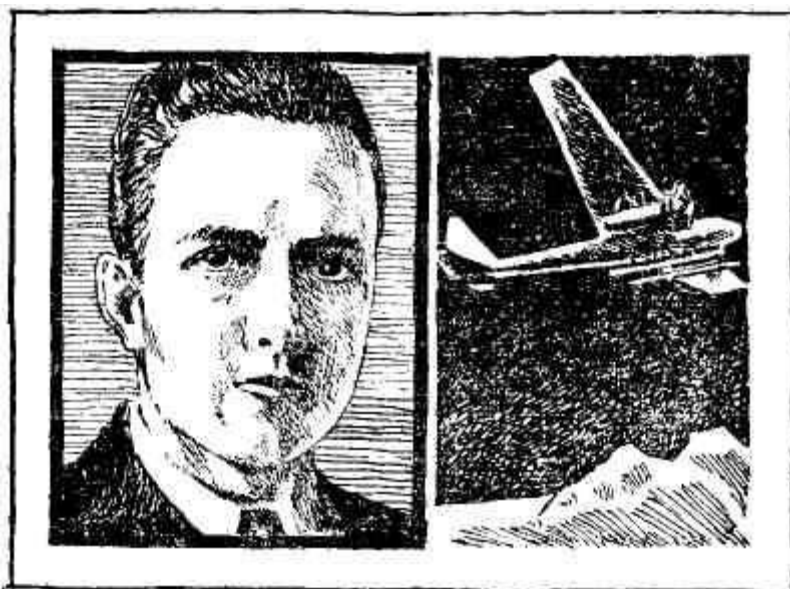
Думается, однако, что и Бэрд и Амундсен были выше этого. Их опубликованные записи не дают никаких оснований подозревать соперничество.

«Я не собирался участвовать в гонках, чтобы первым достичь полюса, — писал Бэрд, — хотя публика рассматривала цель наших экспедиции именно с такой точки зрения».

После двух неудачных попыток Ричард Бэрд и пилот Флойд Беннетт стартовали в ночь на 9 мая.

Амундсен: «В очень многом мы с Бэрдом чрезвычайно сходимся. Так, например, мы ненавидим всякие прощальные сцены. Теплое, искреннее «до свиданья» — это совсем иное дело!.. Но... — и это серьезное «но». Часто мы ловили себя на словах: «А что будет, если они не вернутся?» Ответ на этот вопрос, разумеется, был только один: «Мы должны будем отправиться на их розыски на «Норвегии»!» И тут же являлась боязнь за то, что нам придется отложить свой собственный великий полет. Поэтому у нас было двойное основание, чтобы пожелать им благополучного возвращения». Рассказывает Ричард Бэрд:

Ричард Бэрд.



Byrd R. E. Skyward. N. Y., 1928.

Было только естественно, что мы с Беннеттом думали о том, вернемся ли мы когда-либо на этот маленький остров, который мы покидали. Ведь все воздушные исследователи, опередившие нас в попытках достичь Северного полюса, или потерпели аварии, или были близки к этому

Хотя с престижной точки зрения нам казалось важным достичь полюса, однако из чувства самосохранения гораздо важнее, чтобы мы могли вернуться на Шпицберген. А «мишень» была не так уж велика. Мы не могли возвратиться назад, если бы не знали точно своего местоположения. Мы должны были использовать каждую секунду времени и все возможные усилия для навигации и полета по правильному курсу — от этого зависела наша жизнь.

...Наконец, почувствовав, что мы на нужном курсе, я смог перенести свое внимание на великий ледяной Пак^[33], которым интересовался еще со школьных лет. Мы шли на высоте около 2000 футов, и я мог видеть по крайней мере на 50 миль во всех направлениях. Не было даже признаков земли. Если бы какая-то Земля находилась в радиусе 100 миль, мы бы обязательно увидели ее, — настолько хороша была видимость.

Дважды в течение следующих двух часов я сменял Беннетта у штурвала. Когда я сменил его в четвертый раз, он улыбнулся. Я подумал, что никого на свете не променяю на Флойда.

Сейчас мы приближаемся к областям, которые никогда раньше не видели глаза смертного. Чувства первооткрывателя заменили обычные ощущения летчика. Я находился в том необыкновенном состоянии, которое возникает, когда смотришь на девственную, никем не исследованную землю. В этот момент я почувствовал себя полностью вознагражденным за весь наш тяжелый труд.

Когда, по нашим расчетам, до полюса оставался только час полета, я заметил через окно кабины, что в топливном баке первого двигателя открылась крайне опасная течь. Беннетт подтвердил мои опасения. Он написал: «Этот мотор необходимо остановить». Затем Беннетт предложил

сделать посадку и заделать течь. Но я помнил плачевный исход многих экспедиций после вынужденных посадок. Мы решили продолжать полет к полюсу.

Сев опять за штурвал, я не сводил глаз с этой течи и указателя давления масла. Если давление будет падать, мы потеряем мотор немедленно. Я находился в состоянии протрации. У меня не было сомнений, что давление могло упасть в любой момент. Но наша цель практически уже видна. Назад пути не было!

9 мая 1926 года в 9 часов 02 минуты по Гринвичу приборы показали, что под нами полюс! Мечта всей жизни была наконец осуществлена.

Мы взяли курс направо, чтобы провести два определения по солнцу, затем повернули назад и провели еще два.

После этого мы сделали несколько фотографий и сняли все на киноплёнку. Затем пролетели несколько миль по направлению к Шпицбергену и для уверенности описали большой круг, внутри которого должен был находиться полюс. Таким образом мы совершили беспосадочный полет вокруг земного шара всего за несколько минут. Мы «потеряли» целый день, совершая этот маневр, но, конечно, завершив кругосветное путешествие, мы вернули этот день назад.

Перед нами теперь стояли два важных вопроса. Первый: были ли мы точно там, где предполагали? Если нет — можно ли быть абсолютно уверенным? — мы не попадем на Шпицберген. И второй вопрос: даже если мы находимся на правильном курсе, не остановится ли двигатель? Казалось вполне вероятным, что остановится.

В 9.15 мы взяли курс на Шпицберген.

К нашему глубочайшему изумлению, чудо свершилось. Двигатель продолжал работать.

С вероятностью сто против одного утечка масла означает выход двигателя из строя. Обычно ломается маслопровод. Мы же впоследствии обнаружили, что утечка была вызвана вибрацией заклепки в своем отверстии. Когда уровень масла достиг уровня отверстия, течь прекратилась.

Сознание того, что мы выполнили нашу задачу, и воистину наркотическое воздействие мерного рокота двигателей привели нас в сонное состояние. Один раз я задремал за штурвалом, и несколько раз мне пришлось менять Беннетта, поскольку засыпал он.

Цитирую свою телеграмму, посланную в Соединенные Штаты после возвращения в Кингсбей: «Ветер стал свежеть и изменил направление вскоре после того, как мы покинули Северный полюс, и скорость полета возросла более чем до 100 миль в час».

Мы направлялись к мысу Грей^[34] на Шпицбергене, и, когда наконец увидели его прямо перед собой, мы поняли, что выдержали наш курс! И поняли, что мы были точно там, где и предполагали!

Было огромным облегчением не производить больше навигационных расчетов. Мы пришли в Кингсбей на высоте около 4000 футов. Вид крохотного поселка был приятен для нас, но еще большей радостью было увидеть старый «Шантье», который сверху казался таким маленьким. Я видел даже облачко пара — его приветствие — и, казалось, слышал веселый свист.

Среди первых, кто встретил нас, были капитан Амундсен и Линкольн Элсуорт...

Бэрд и Беннетт стали национальными героями Америки. Президент Кулидж собственноручно вручил им Золотые медали Географического общества — № 7 и № 8.

Они мечтали слетать и к Южному полюсу. Но Флойд Беннетт умер, заболев воспалением легких. А Бэрд? Бэрд полтора года спустя, 29 ноября 1929 года, на самолете, названном в честь друга «Флойд Беннетт», все-таки осуществил мечту. И вслед за американским флагом на Южный полюс был сброшен камень с могилы Беннетта.

Ричард Бэрд стал адмиралом, возглавлял множество антарктических и арктических экспедиций, получил более семи десятков орденов и наград разных стран. Он умер в 1957 году в ореоле славы последнего из великих первооткрывателей.

Через четыре года после его смерти шведский метеоролог Лильеквист высказал в своей статье убеждение, что Бэрд и Беннетт не долетели до полюса около 100 километров. И скорость самолета они, мол, завышали, и метеообстановка, мол, была иная, чем они указывали.

А еще через десять лет американский журналист Монтегю вытащил на свет «признание» Беннетта, якобы сделанное им незадолго до кончины: «Бэрд и я так и не достигли Северного полюса». Монтегю утверждает, что Бэрд и Беннетт, отказавшись от полета к полюсу в связи с поломкой одного из моторов, четырнадцать часов закладывали галсы в непосредственной близости от Шпицбергена к, стало быть, фальсифицировали свои записи...

В журнале «National geographic magazine» (сентябрь 1978 года) — официальном издании американского Географического общества — приведена карта маршрутов различных полюсных экспедиций. На ней самолет Ричарда Бэрда поворачивает назад, так и не достигнув вершины планеты.

Несомненно, американские историкогеографы могут полнее, чем кто-либо, проанализировать все обстоятельства полета и все «свидетельские показания». Возможно, Бэрд и Беннетт действительно побывали лишь вблизи полюса. Однако рассуждения о метеообстановке и завышенной скорости полета выглядят неубедительно. «Признание» Беннетта ничем документально не подтверждается. В итоге создается впечатление, что и это «признание» давно умершего человека, и прочие измышления Монтегю порождены стремлением к сенсационности, которое характерно для журналистов определенного толка (и не только в Америке).

Даже если Бэрд и не долетел до полюса, у нас нет оснований обвинять его в преднамеренной фальсификации.

Так или иначе, полеты Ричарда Бэрда, как и полеты Руаля Амундсена, Хьюберта Уилкинса, как полеты советских летчиков, свидетельствовали о том, что наступает эра авиации.

В 1934 году, когда у побережья Чукотки был раздавлен льдами ледокол «Челюскин», советские летчики сделали то, что казалось невозможным.

Вспомните катастрофу дирижабля «Италия». Тогда — шесть лет назад — на дрейфующих льдах терпели бедствие десять человек. Было лето, на помощь спешили корабли и летели самолеты многих стран мира.

После гибели «Челюскина» на льду осталось сто четыре человека, в том числе женщины и дети. И не под боком у Европы — вблизи Шпицбергена, а у берегов далекой необжитой Чукотки. Февраль, зима... Нечего было и думать, что к челюскинцам сможет пробиться ледокол. Самолеты! Только самолеты!

Опыта зимних полетов в Арктике не было, но — мир воспринял это как чудо! — все 104 человека были вывезены с дрейфующих льдов.

«Что вы за страна? — удивлялся Бернард Шоу. — Полярную трагедию вы превратили в национальное торжество».

Тогда и было введено звание Героя Советского Союза. Первыми Героями стали полярные летчики А. В. Ляпидевский (Золотая Звезда № 1), С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов, И. В. Доронин.

«Не летайте в глубь этих ледяных полей, — совсем недавно писал Руаль Амундсен. — Мы не видали ни одного годного для посадки места... Ни одного-единого!»

В 1937 году четыре четырехмоторных самолета с красными звездами на крыльях совершили посадку в районе полюса! Первая в мире научно-исследовательская станция на дрейфующих льдах начала работать в самом центре Арктики!

А перед этим был еще один героический полет, о котором почему-то вспоминают нечасто.

...Базой для последнего прыжка на полюс выбрали, как и многие другие экспедиции, остров Рудольфа. Прежде чем переправить на Северный полюс людей и грузы, было совершенно необходимо разведать погоду по трассе. 5 мая 1937 года с острова Рудольфа стартовал маленький самолет-разведчик. Обычный серийный Р-6. Пожалуй, даже для своего времени он несколько устарел. В кабине пилота и штурмана выл ветер, температура здесь была та же, что и за бортом. Для второго пилота места вовсе не предусматривалось, поэтому командир самолета не мог даже на минуту оторвать руки от штурвала или снять ноги с педалей руля поворота, чтобы немного согреться.

Р-6 как бы прокладывал путь. Ему не ставилась задача достигнуть полюса, да и горючего, по расчетам, на это хватить не могло.

И вдруг — уже с восьмьдесят девятой параллели — командир самолета Павел Георгиевич Головин радировал, что он продолжает полет на север.

На острове Рудольфа это сообщение вызвало немало волнений.

— Вернуть его, конечно, уже поздно. Попробуй верни, когда до полюса осталось всего сто километров, — сказал командир летного отряда М. В. Водопьянов.

— Почти невозможно, — согласился начальник экспедиции О. Ю. Шмидт. И, улыбаясь, добавил: — Я бы тоже не вернулся.

В 16 часов 23 минуты Р-6 сделал вираж над полюсом. На лед полетели три целлулоидные куколочки: белая, черная, желтая — символ единства человеческих рас на Земле...

Если самолет Бэрда действительно не смог достичь цели, тогда следует считать, что первым над вершиной планеты был советский самолет с экипажем: летчик — Павел Головин, штурман — Анатолий Волков, радист — Николай Стромилов, старший механик — Николай Кекушев, механик — Валентин Терентьев.

...Горючего на обратный путь хватило, Головин все рассчитал точно.

Из книги радиста Николая Николаевича Стромилова:^[35]

«С ходу, экономя горючее, Егорыч (Головин) по ветру идет на посадку. Еще до завершения посадки один за другим останавливаются оба мотора — бензин кончился. Неуправляемый самолет скользит по крутому склону к обрывистому берегу моря! Неужели полет так бесславно закончится? Нет! Кекушев и Терентьев выскакивают на ходу из самолета и виснут на стабилизаторе: движение замедляется, и вскоре самолет останавливается. Выбираемся из машины. Егорыч снимает очки, маску, шлем, и наконец-то мы снова видим лицо командира. На лбу крупные капли пота, вздулись вены, под глазами мешки, которых перед полетом не было, набрякли веки, как у человека, только что выполнившего тяжелую работу. Молчим: почему-то кажется, что первые слова после этого полета должен произнести он, Егорыч. И он их произносит, простые слова:

— Ну как, ребята?!

К нам бегут взволнованные товарищи, обнимают и поздравляют нас».

Вслед за Р-6 пришли к полюсу и совершили здесь посадку тяжелые АНТ-6 летчиков М. В. Водопьянова, В. С. Молокова, А. Д. Алексеева, И. П. Мазурука.

А меньше чем через месяц — 18 июня 1937 года — из Москвы стартовал самолет АНТ-25. Конструктором этих замечательных самолетов был Андрей Николаевич Туполев — последующая блистательная серия его Ту известна всему миру.

Рекорды, даже самые феноменальные, со временем устаревают. Но полет Валерия Чкалова, Георгия Байдукова, Александра Белякова на АНТ-25 до сих пор вызывает почтительное удивление. Москва — Северный полюс — Америка!

Скорость самолета, созданного специально для побития рекорда дальности, была невелика — около 170 километров в час. Но он мог взять много горючего, обладал отличными летными качествами и высокой надежностью.

Вынужденная посадка в Ледовитом океане, пусть даже удачная, все же была смертельно опасной. И все-таки предпочтение было отдано одномоторному самолету. Как пошутил перед полетом Чкалов, «один-то мотор — сто процентов риска, а четыре — четыреста». Дело, конечно, не в этом. Чкалов и его товарищи абсолютно верили в надежность мотора, сконструированного А. А. Микулиным.

Несколько раз угроза вынужденной посадки становилась вполне реальной. До этого считали, что верхняя кромка облачности в Арктике не поднимается выше 3000 метров, но действительность опровергла теоретические рассуждения.

Чкалов: «Облака нагнали нас. Температура — минус 30°. Высота — 5700 метров. Снова летим вслепую. Самолет бросает. Егор (Байдуков) напрягает все усилия, чтобы удержать машину. Сантиметровый слой льда покрыл почти весь

самолет. Лед абсолютно белого цвета, как фарфор. «Фарфоровое» обледенение — самое страшное. Лед необычайно крепок. Достаточно сказать, что он держится в течение 16 часов, не оттаивая. Пошли вниз...

Вдруг из передней части капотов мотора что-то брызнуло. Неужели беда?

Переднее стекло еще больше обледенело. Егор, просунув руку сквозь боковые стекла кабины, стал срубать финкой лед. Срубив немного, он обнаружил через образовавшееся «окошко», что воды в расширительном бачке больше нет. Замерз трубопровод. Машина идет на минимальных оборотах. Что делать? Сейчас все замерзнет, мотор откажет... Катастрофа?! Где взять воду? Я бросился к запасному баку — лед... К питьевой — в резиновом мешке лед... Беляков режет мешок. Под ледяной корой есть еще немного воды. Добавляем ее в бак. Но этого мало. В термосах чай с лимоном. Сливаем туда же. Насос заработал. Егор постепенно увеличивал число оборотов. Трубопровод отогрелся. Самолет ушел в высоту...»^[36]

Уже над Американским континентом, над Скалистыми горами, положение вновь стало критическим.

Чкалов: «45 часов полета на высоте 4000—4500 метров дают себя знать. Становится необходимым гораздо чаще сменяться, а главное, чаще прикладываться к кислороду. Больше часа теперь у штурвала не просидишь...

Высота — 6 тысяч метров. Дышать становится все труднее и труднее. Вдруг что-то теплое ощущаю на верхней губе. Вытер. На пальцах кровь. Еще несколько секунд. Кровь хлынула носом. Сидеть невозможно. Дышать уже нечем. Пульс — 140. Сердце колет. С трудом останавливаю кровь и быстро надеваю маску. Сразу наступает облегчение. Но дышишь кислородом с перерывами — его очень мало. Просидев час, прошу смены.

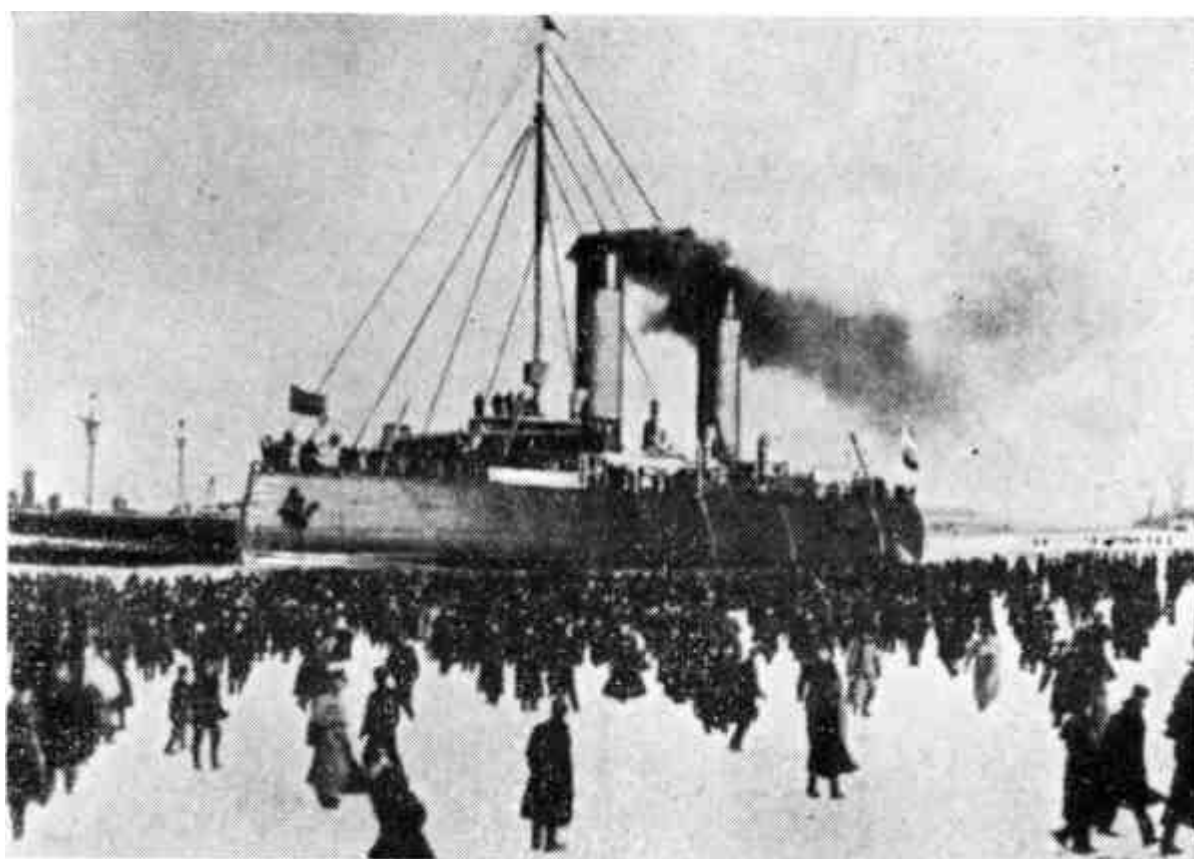
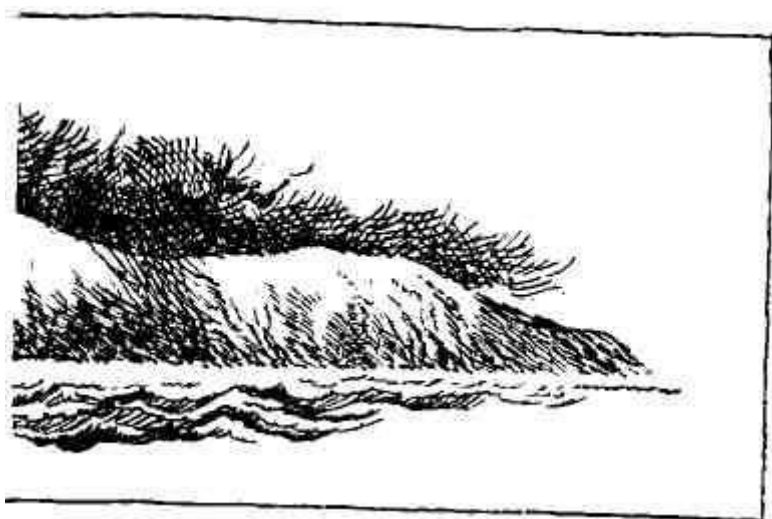
Впереди облачность повышается. Высота — 6100 метров. Облака лезут еще выше. Егор влезает в них. Мутная масса запеленала нас. Кислород кончился».

Через 63 часа 16 минут после взлета в Москве АНТ-25 совершил посадку на аэродроме Ванкувера (США). Позади осталось почти десять тысяч километров.

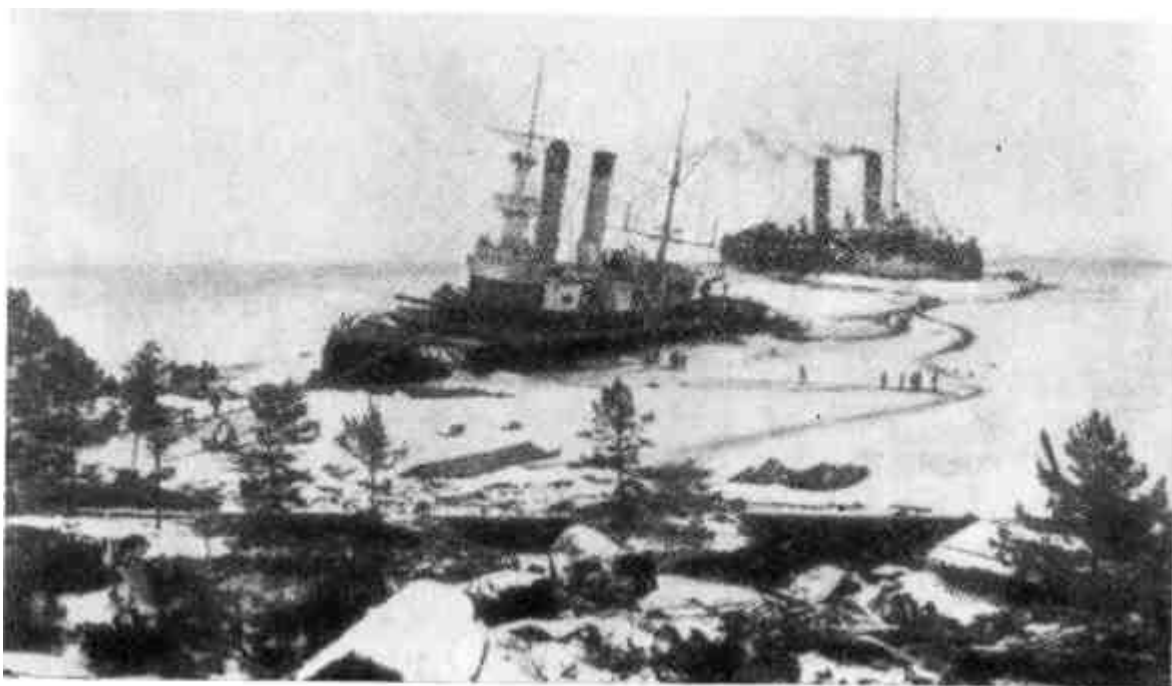
Телеграмма Линкольна Элсуорта: «Смелость и храбрость советских летчиков являются непревзойденными».

Телеграмма Ричарда Бэрда: «Прошу передать мои сердечные дружеские приветы и самые горячие поздравления великим советским летчикам, совершившим замечательный исторический подвиг, который навсегда останется в анналах мировой авиации».





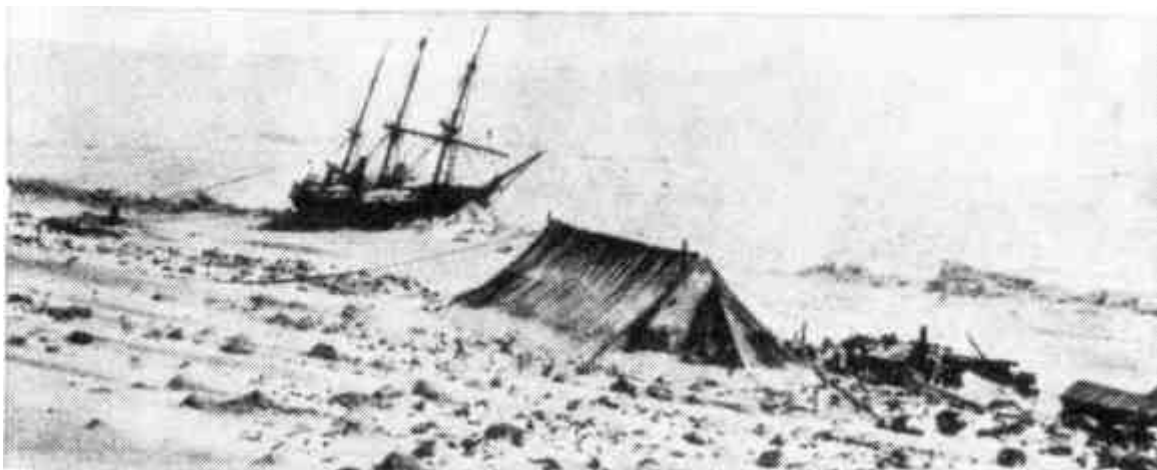
Встреча «Ермака» в Финском заливе.



Ледокол спасает выброшенный на камни броненосец «Генерал-адмирал Апраксин».



Обложка книги Степана Осиповича Макарова.



Льды выжали «Стелла Поляре» на отмель. Лагерь экспедиции на острове Рудольфа.



Луиджи ди Савойя, герцог Аббруццкий — начальник итальянской экспедиции.



Отряд Франческо Кверини, погибший при возвращении к Земле Франца-Иосифа.



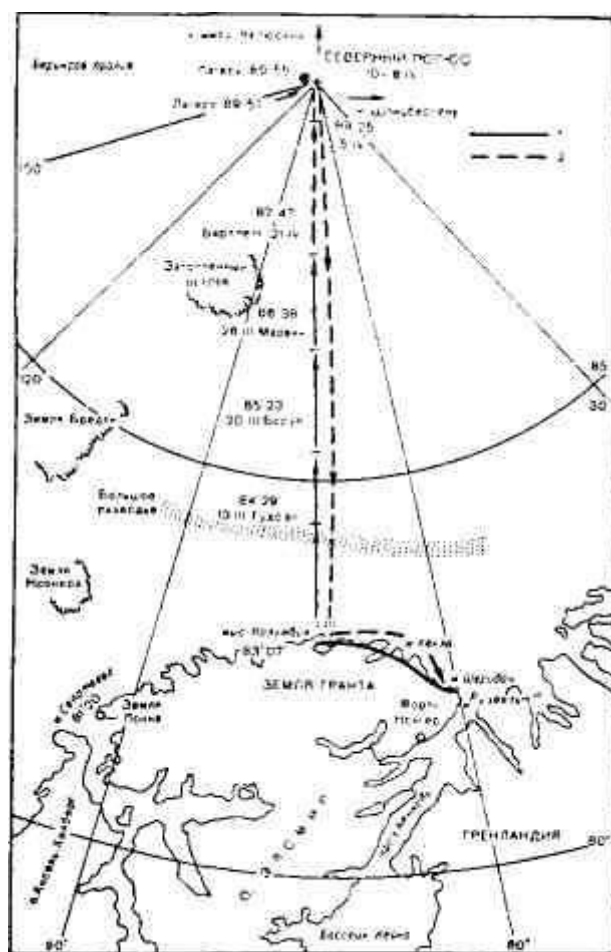
Роберт Пири.



«Рузвельт» во льдах.

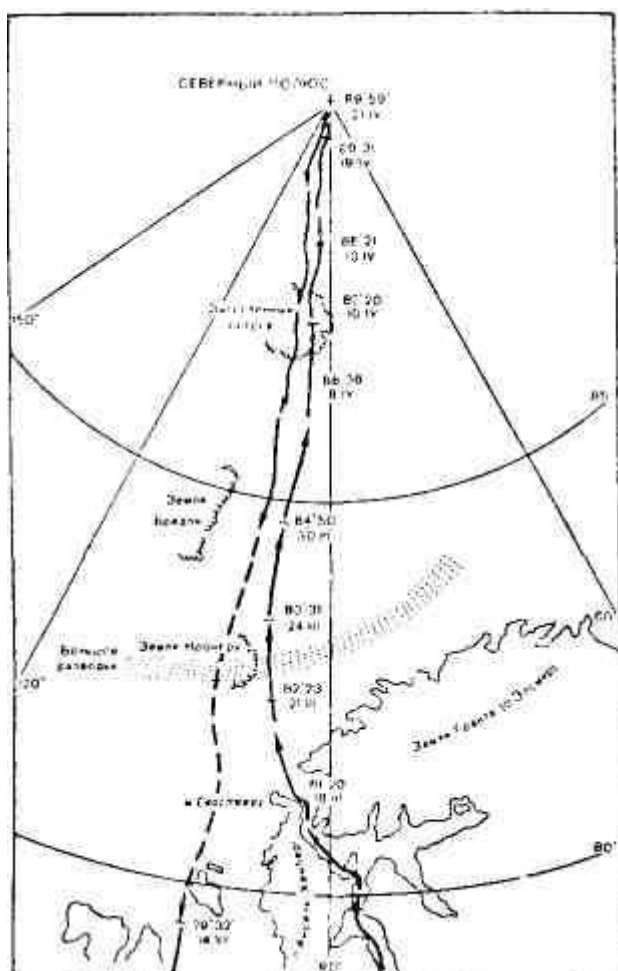


Нарты Пири.



Пири в 1909 году.
1 — со сандаловым, 2 — без сандалового.

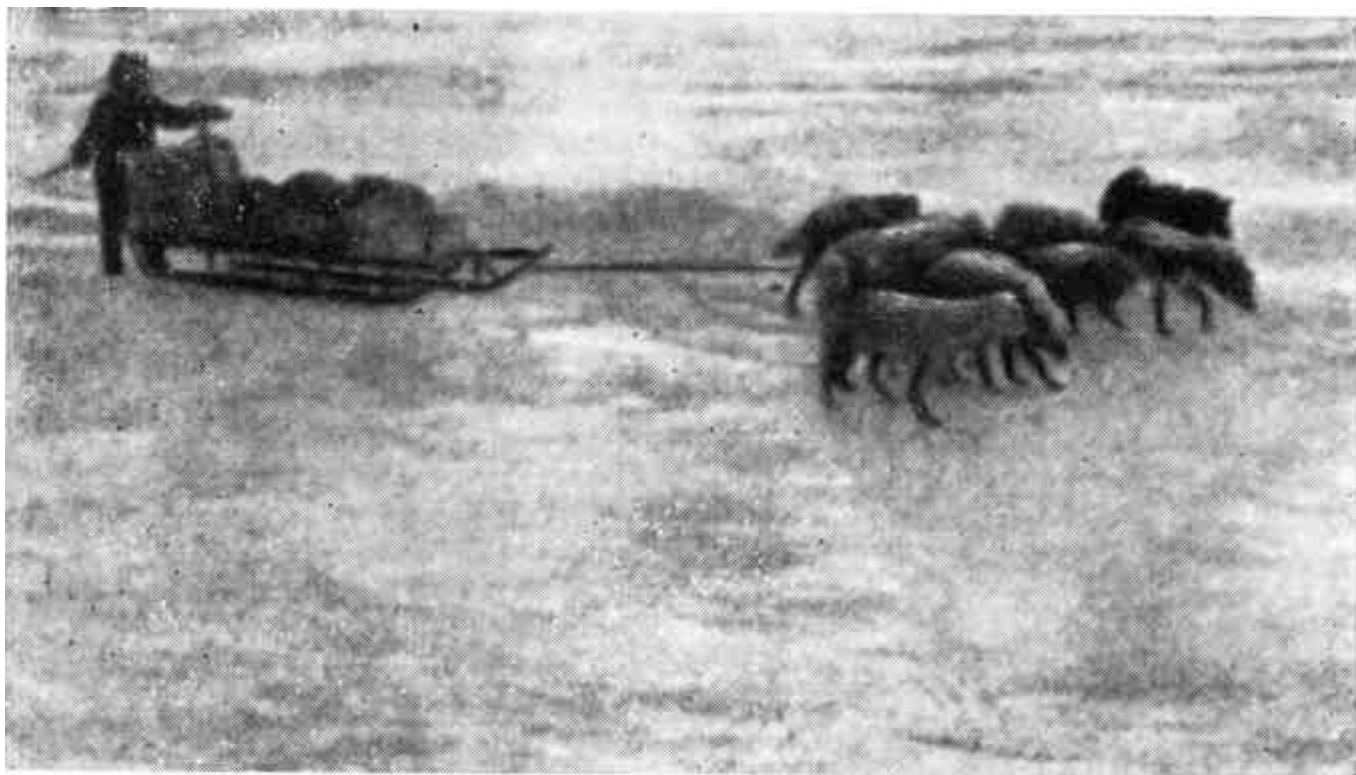
Маршрут Роберта Пири. Из книги Т. Райта «Большой гвоздь».



Маршрут Фредерика Кука. Из книги Т. Райта «Большой гвоздь».



Эскимосы полюсного отряда экспедиции Ф. Кука. Из книги Ф. Кука.



На пути к полюсу. Из книги Ф. Кука.



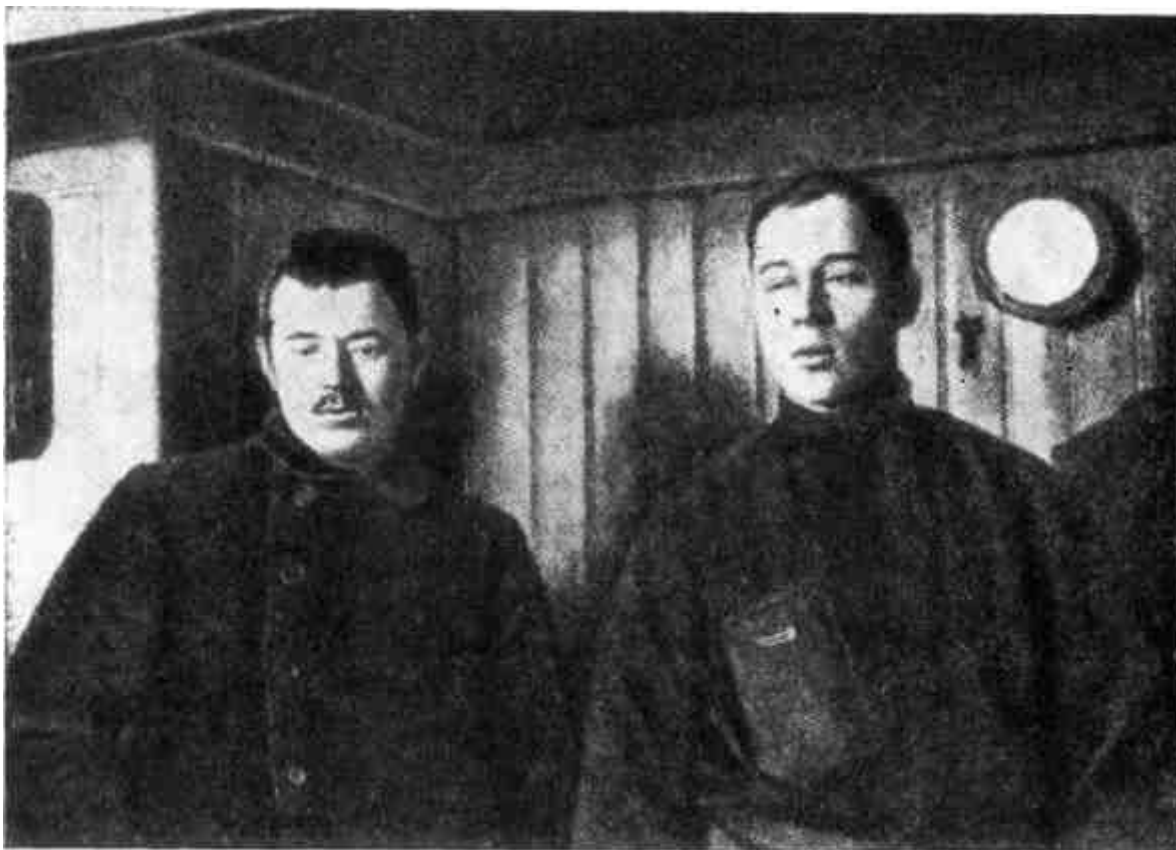
Лагерь отряда Кука. Из книги Ф. Кука.



«Св. муч. Фока» — судно экспедиции Г. Я. Седова.



Полюсная партия Седова перед выходом из бухты Тихой.



Григорий Васильевич Линник и Александр Матвеевич Пустошный — члены полярной партии.



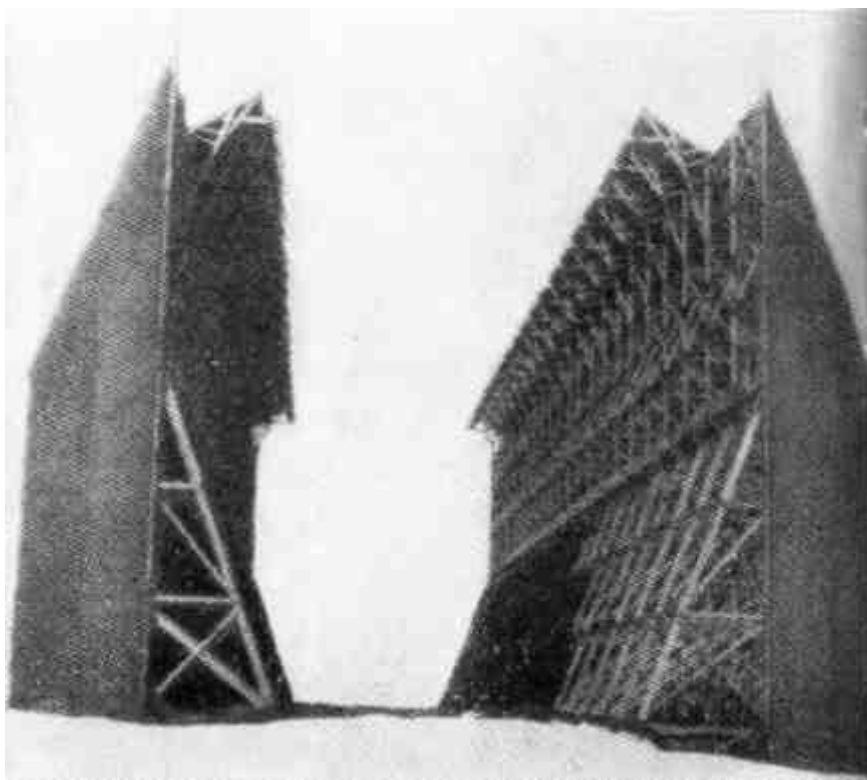
Линкольн Элсуорт.



«Дорнье-Валь» — самолет экспедиции Амундсена — Элсуорта перед стартом к полюсу.



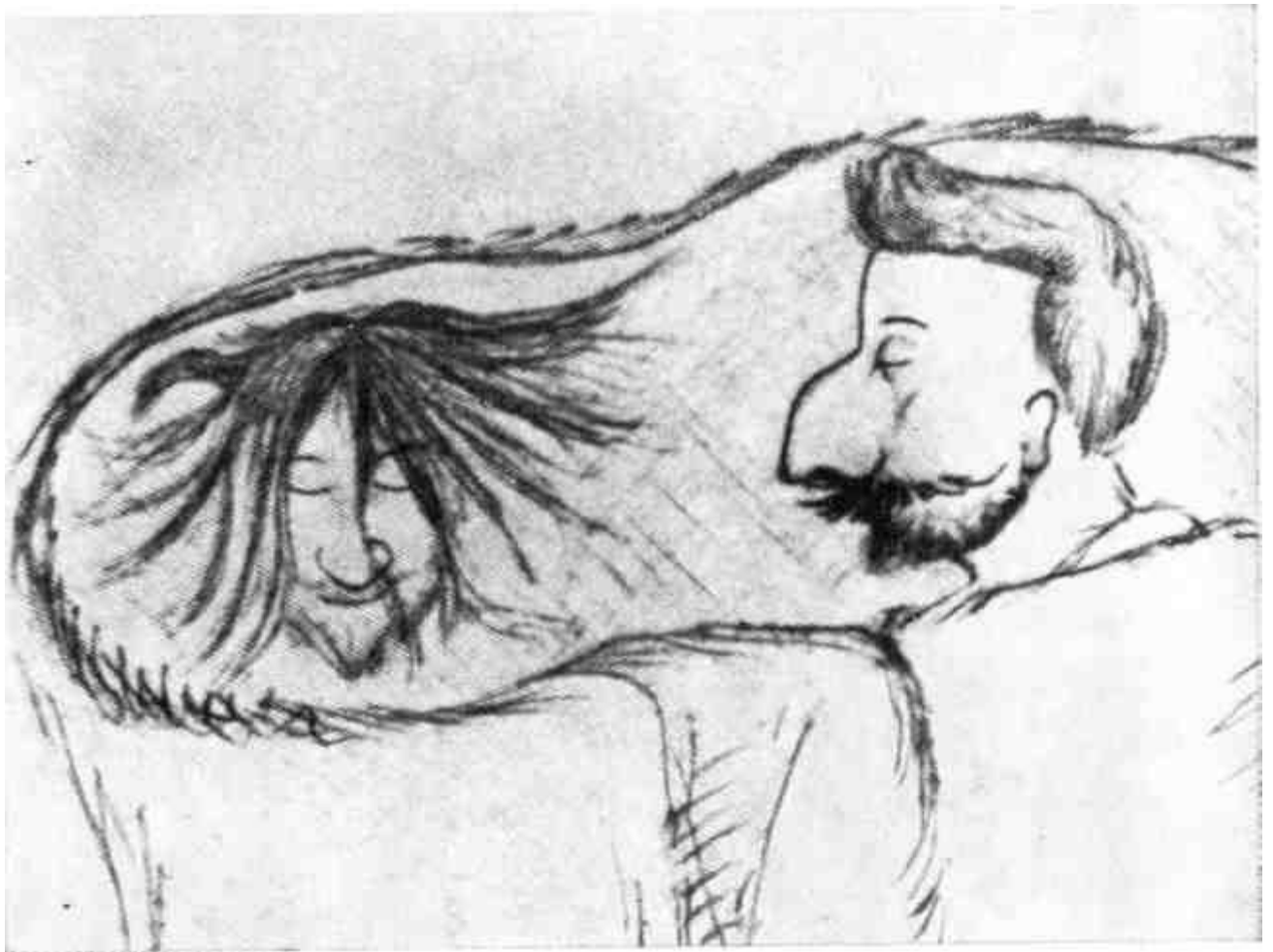
Конструктор дирижаблей Умберто Нобиле.



Ангар в Кингсбее (Шпицберген).



«Норвегия» на пути к полюсу.



В спальном мешке будущие покорители Северного и Южного полюсов Земли — Фредерик Кук и Руаль Амундсен. Дружеский шарж сделан во время антарктической зимовки «Бельжики» в 1898/99 гг. Из книги R. Huntford «Scott and Amundsen».



Ян Иосифович Нагурский — первый, кто поднял самолет в небо Арктики.



Самолет Р. Бэрда «Джозефина Форд».



Шпицберген, 9 мая 1926 года. Полет к Северному полюсу начался. Из книги Р. Бэрда.



Ричард Бэрд (с п р а в а) — и Флойд Беннетт.



Павел Георгиевич Головин — первый советский летчик, покори́вший полюс.



Москва — Северный полюс — Америка. Экипаж самолета АНТ-25:
А. В. Беляков, В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков.

ЖИЗНЬ НА ЛЬДИНЕ

Три столетия вершина планеты была лишь манящим призом. Большинство полярных экспедиций отводило научным вопросам второстепенную роль. Помните, Пири: «Никакая так называемая научная информация не может сравниться с достижением полюса». Знания о полярных областях к 30-м годам XX столетия оставались весьма скудными. А без этих знаний хозяйственное освоение Арктики, начатое нашей страной, было невозможно.

«В нашу геологическую эпоху не приходится считаться с Северным морским путем как транспортной трассой», — писали зарубежные специалисты. Советские люди думали иначе. В 1932 году ледокольный пароход «А. Сибиряков» вышел из Архангельска, чтобы осуществить сквозное плавание до Владивостока.

В борьбе со льдами сломаны лопасти винта. Перегрузив четыреста тонн угля с кормы на нос судна, сибиряковцы подняли корму над водой и сумели установить новый винт. Но сломай гребной вал, и корабль снова недвижим. До Берингова пролива всего 150 километров. Сибиряковцы взрывают лед, расталкивают льдины шестью. Они заводят ледовые якоря и подтягивают корабль тросами. Что такое 150 километров, когда позади больше шести тысяч! Сохранились документальные кадры — ледокольный пароход идет под парусами. Черные от угля полотнища брезента полощутся на мачтах.

Наконец «Сибиряков» вырвался на чистую воду в Беринговом проливе. Северный морской путь был впервые пройден за одну навигацию!

1932 год стал поворотным в истории Советской Арктики.

Постановление Совета Народных Комиссаров: «Проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива».

В декабре 1932 года было создано Главное управление Северного морского пути.

Амундсен писал когда-то: «Какие громадные препятствия выпадают на долю всех исследователей, сколько им приходится расточать времени и трудов, чтобы выжимать деньги на экспедиции. Бесконечные промедления, унижения, которым подвергается их самолюбие и даже честь при изыскании средств, составляют трагедию жизни исследователя».

В СССР освоение Арктики стало общегосударственным делом. За пять лет ассигнования Главсевморпути возросли с сорока миллионов до полутора миллиардов рублей. При управлении были созданы своя полярная авиация и свой ледокольный флот. К 1937 году в десять раз по сравнению с дореволюционными временами увеличилось количество арктических метеостанций. Их данные позволяли, хотя бы в первом приближении, прогнозировать погоду и состояние льдов. Однако для полноценного прогноза этого было недостаточно. Ученых интересовало, как развиваются атмосферные процессы над Центральной Арктикой. Там — на дрейфующем льду — нужна была научная станция.

Саму эту идею впервые высказал еще в двадцатых годах Фритьоф Нансен. По его инициативе было организовано международное общество «Аэроарктик», а весной 1930 года Нансен предполагал совершить на дирижабле «Граф Цепелин» большую международную арктическую экспедицию и высадить в районе полюса группу зимовщиков. Однако начинавшийся на западе экономический кризис и неожиданная смерть прославленного полярного исследователя нарушили эти планы.

В 1932 году героический рейс «Сибирякова» возглавлял Отто Юльевич Шмидт, и именно его назначили начальником Главного управления Северного морского пути.

С чего начиналась «полярная карьера» Отто Юльевича?

Еще в 1926 году было принято постановление Президиума ЦИК и СНК, согласно которому все арктические острова между меридианами $32^{\circ}4'35''$ восточной долготы и $168^{\circ}49'30''$ западной долготы, то есть острова, лежащие вблизи «арктического фасада» нашей Родины, были объявлены советской территорией. Но постановление это необходимо было подкрепить реальными, практическими делами — созданием постоянно действующих полярных станций на островах, в том числе и на архипелаге Земля Франца-Иосифа.

Еще в 1865—1870 годах существование Земли предсказали русский моряк Николай Густавович Шиллинг и русский ученый-революционер Петр Алексеевич Кропоткин.

30 июля 1929 года на острове Гукера был поднят советский флаг. Правительственный комиссар, начальник экспедиции на ледокольном пароходе «Г. Седов» Отто Юльевич Шмидт произнес краткую речь: «В силу данных мне полномочий объявляю Землю Франца-Иосифа территорией СССР!»

Может быть, тогда Шмидта впервые называли «ледовым комиссаром»? Около десяти лет он возглавлял освоение Арктики. Но это лишь одна строка его деятельности.

Да, полярник, Герои Советского Союза. И академик, вице-президент Академии наук. Блестящий математик и... страстный альпинист. Государственный деятель и создатель теории происхождения Земли. Ученый-энциклопедист.

Шмидт рассказывал, что еще в студенческие годы он составил список книг, которые нужно прочесть. «Я сел подсчитывать, — писал позднее Отто Юльевич, — оказалось, необходимо 1000 лет, чтобы все намеченное одолеть. С болью в душе стал я вычеркивать... Вновь подсчитал... Осталось еще на 250 лет!»

В 1913 году он закончил физико-математический факультет Киевского университета. В 1916-м — получил специальную премию за книгу «Абстрактная теория групп», в ноябре семнадцатого — пришел в революцию.

«Я убедился в том, — писал он, — что никакой прогресс невозможен отдельно в науке без прогресса политического».

Шмидта назначают начальником Управления по продуктообмену Наркомпрода. В те трудные годы управление регулировало все дело снабжения молодой Страны Советов. По указанию Ленина Шмидт разработал положение о рабочих продотрядах, выполнял он и другие личные поручения Владимира Ильича.

В 1923 году Шмидт готовил денежную реформу — переход от обесцененных миллионов эпохи военного коммунизма к твердому, обеспеченному золотом советскому рублю. И, как следствие этой работы, написал небольшую научную статью «Математические законы денежной эмиссии». Рассказывают, что Владимир Ильич, когда ему докладывали о необходимости денежной эмиссии, улыбнулся: «А как выпуск новых дензнаков укладывается в формулу Шмидта?»

В каждое дело, даже сугубо административное, Шмидт вкладывал всю свою страстность ученого-творца. Недаром Ленин называл его «задиристым», «неистовым Оттоном».

В 1921—1924 годах Отто Юльевич руководил Госиздатом. По его инициативе началась подготовка Большой Советской Энциклопедии, и на протяжении четверти века он был ее главным редактором.

Нет нужды перечислять все ответственные посты, которые занимал Шмидт, — Наркомпрод, Наркомфин, Наркомпрос, ЦСУ, Госиздат... И одновременно научная командировка в Геттинген — тогдашнюю математическую столицу мира. И одновременно Памирская экспедиция Академии наук, где Шмидт руководил отрядом альпинистов.

На Памире экспедиция прошла и нанесла на карты огромный семидесятикилометровый ледник Федченко — самый крупный в мире горный ледник. Тогда же была открыта высочайшая вершина нашей страны — теперь она называется пиком Коммунизма. Советские альпинисты, и Шмидт в их числе, впервые поднялись на высоту более 6000 метров.

А в Геттингене — Шмидт приехал туда всего на два месяца — он, словно мимоходом, сделал крупное математическое открытие.

Академик П. С. Александров писал позднее: «Теорема теории групп, известная под именем теоремы Шмидта, представляет собой одну из основных теорем современной алгебры. Это теорема такого ранга и значения, которые в каждой области математики насчитываются единицами... Я помню заседание Геттингенского математического общества, на котором О. Ю. Шмидт излагал свою теорему... Я помню впечатление, которое произвел этот доклад не только по содержанию, но и по языку, по всей своей внешней форме... Выступление О. Ю. Шмидта в Геттингене имело большой и широкий успех. Посудите сами, приехал из Советского Союза крупный общественно-политический деятель, делает блестящее математическое открытие и столь же блестяще излагает его. Естественно, успех О. Ю. Шмидта стал своего рода сенсацией».

Кажется, все он делал шутя. Когда ему было уже за пятьдесят, он неожиданно увлекся космогоническими проблемами. И вновь фундаментальное достижение — одна из самых значительных его научных работ: теория происхождения Земли и планет Солнечной системы, теория Шмидта.

Может быть, он не сделал в науке всего, что мог бы сделать. Может быть... Но возможна и другая точка зрения. Один из учеников Шмидта писал: «Иные с сожалением и даже с некоторым осуждением говорили: «Как много мог бы сделать Отто Юльевич для математики, если бы он целиком себя отдал ей!», то есть, хочу я добавить, если б он перестал быть Отто Юльевичем Шмидтом».

Плавание на «Седове» к берегам Земли Франца-Иосифа на долгие годы «обручило» Шмидта с Арктикой. Потом был поход «Сибирякова», потом — в 1934 году — челюскинская эпопея. Внимание всего мира было тогда приковано к лагерю на дрейфующем льду — лагерю Шмидта.

Позднее Отто Юльевич вспоминал: «Фашисты Германии писали, что вот, мол, челюскинцы все погибнут, да так большевикам и надо. Они говорили, что, если бы были там их фашистские вожди, они знали бы, что нужно делать. Во что бы то ни стало сильные должны были бы выбраться на землю, не считаясь, что по дороге много погибнет. Они говорили, что хоть там руководитель с немецкой фамилией, но, очевидно, с большевистским духом, а если бы он был немцем, то он назвал бы себя фюрером, сжег бы радиостанцию и скомандовал: «На берег!» Он бросил бы женщин, детей, стариков, а сам ушел бы... Мы так сделать не могли».

В лагере на дрейфующем льду они выпускали мужественную и веселую газету «Не сдадимся!». Рисунок Федора Решетникова — льдина, палатки, фигурки людей к Шмидт, его большая, знаменитая на всю Арктику борода. Подпись под рисунком: «В Ледовитом океане, без руля и без ветрил, Отто плавает в тумане, бороною всех прикрыл».

Весь мир был уверен в их неминуемой гибели. А они в ледовом лагере слушали при свете коптилки лекции Шмидта о полетах на Луну, о поэзии Гейне, об истории Южной Америки и, конечно, об Арктике. За два месяца вынужденного дрейфа Отто Юльевич прочитал 44 лекции!

Пожалуй, именно там — на льдине в Чукотском море — зародилась у советских полярников мечта — организовать дрейфующую станцию на Северном полюсе. И недаром в вышедшем год спустя коллективном

двухтомном сборнике «Героическая эпопея» радист-челюскинец Эрнст Кренкель назвал свою главу весьма неожиданно — «Продолжение следует».

С 1935 года началась подготовка полюсной экспедиции. «Прежде всего, — писал Шмидт, — нужно было решить, каким образом добраться до полюса». В газетах даже провели по этому поводу своеобразную дискуссию, в которой участвовали и советские и зарубежные специалисты.

Предлагалось, например, используя ледокол, пробиться до 83—84-го градуса северной широты, а оттуда направить к вершине планеты санный отряд. Самолеты, базируясь на ледоколе, должны были сбрасывать отряду продовольствие, а затем совершить посадку на подготовленный отрядом аэродром, чтобы завезти все необходимое оборудование для организации станции.

Предлагалось просто сбросить на парашютах и оборудование, и участников экспедиции. Летчик А. Чапаев — сын В. И. Чапаева — предлагал использовать для высадки экспедиции вертолеты (тогда их называли «автожиры» и только начинали создавать) — их следовало подвесить под крыльями тяжелых самолетов и доставить к полюсу.

В развернувшейся дискуссии большинство полярных исследователей высказалось все же за использование дирижабля. Посадка самолета на дрейфующие льды считалась очень опасной, едва ли возможной. Впрочем, «прилежание» дирижабля тоже было совсем не простой проблемой.

Проект полюсной экспедиции Шмидт поручил разработать Герою Советского Союза Михаилу Васильевичу Водопьянову. Результат был совершенно неожиданным — вместо докладной записки на нескольких листах Водопьянов положил на стол Шмидта объемистую рукопись «фантастической» повести. И вторая неожиданность — ее опубликовали.

Вот она — «Мечта пилота», издательство «Молодая гвардия», 1936 год. Водопьянов, как значится в конце книги, написал ее в ноябре — декабре 1935 года.

Многое кажется в ней наивным. Многое оказалось просто неверным, и на современных картах вы не найдете, например, «Землю дрейфов», открытую героем повести летчиком Бесфамильным у 87-й параллели.

Но Водопьянов совсем не считал свою книгу «фантастической». «Я уверен, — писал он, — что даже такая грандиозная задача, как освоение Северного полюса, станет в самое ближайшее время неотложным делом (!) для Советского Союза». Учитывая опыт посадок на дрейфующие льды, накопленный советскими летчиками, Водопьянов отдавал предпочтение самолетам. Учитывая самые последние экспериментальные разработки, он словно бы невзначай изложил в своей художественной повести множество новаторских технических идей. Некоторые из них намного опередили время: дозаправка самолета горючим в воздухе, использование тяжелой машины в качестве носителя для более легкого самолета-разведчика. Но многие идеи были осуществлены сразу: система разогрева моторов, тормозной парашют, используемый при посадке самолета... — всего не перечислить.

И главное, Водопьянов предложил конкретный план полюсной экспедиции, который с незначительными изменениями и был впоследствии осуществлен.

Ошибся Михаил Васильевич лишь в одном — в предполагаемых сроках осуществления полярной экспедиции. По книге она должна была состояться в 1939 году. Но — как часто дела нашей страны опережали самые «фантастические» планы! — 21 мая 1937 (!) года летчик М. В. Водопьянов посадил тяжелый четырехмоторный самолет «СССР Н-170» у точки пересечения меридианов! Символическое совпадение: вечером этого дня в Москве на сцене Реалистического театра состоялась премьера пьесы драматурга М. В. Водопьянова «Мечта». Фантастика к этому времени уже становилась реальностью.

Начальник полярной экспедиции Отто Юльевич Шмидт:^[37]

«Естественно, что мы обнялись, поцеловались, и первым нашим движением было провозгласить «ура» во славу нашей Родины... Было ощущение, что полюс все-таки полюс, и он должен чем-то отличаться. Сказывалось, может быть, с детских лет оставшееся впечатление.

И вот мы оглядываемся: солнца нет, видимость прекрасная, далеко, километров на 50—70, видно. Взошли на торос. Куда ни взглянешь, со всех сторон всюду одинаково — лед, лед и лед. Величественное одиночество ничем не нарушается. Полюс величествен, но не резкими контрастами, а своим покоем. Таким и должен быть полюс, вечно — очень много миллионов лет — существующий, как-никак «верхушка» земного шара!»

На острове Рудольфа, на материке, в Москве еще ничего не знали. В момент посадки самолета Водопьянова радиосвязь неожиданно, на полуслове, оборвалась из-за неисправности радиостанции.

Только через десять часов — сколько волнений было на материке! — полюс заговорил. Телеграмма номер один: «Москва, Главсевморпуть... Чувствуем, что перерывом связи причинили вам много беспокойства. Очень жалею... Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт».

А вслед за этим начались будни, эфир заполнили деловые переговоры:

«— Кренкель, давай метео!

— Приборы еще не установлены, могу только дать погоду описательно.

— Надо скорее, сейчас.

— Подождете. Тысяча девятьсот тридцать семь лет после рождения Христова никто не знал погоды полюса, потерпите еще полчаса...»

Один за другим прилетали самолеты, они доставили в ледовый лагерь все необходимое — 10 тонн грузов. 6 июня научная станция «Северный полюс» была официально открыта. Ушли к матерiku воздушные корабли. А на льдине остались четверо — первые в истории жители Северного полюса.

Нередко события, даже самые значительные, со временем обретают обыденность. Но тогда, в 1937 году, высадка дрейфующей станции на вершине планеты произвела не меньшее впечатление, чем в наше время первый полет человека в космос. Весь мир повторял имена: Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров.

Радистом на дрейфующей станции был Эрнст Теодорович Кренкель. С 1924 года он успел позимовать и на Новой Земле, и на Земле Франца-Иосифа, и на Северной Земле.

В Арктике появились первые радиостанции. Но связь в то время была только длинноволновая. Теория и практика, казалось, не оставляли сомнений, что надежность связи возрастает с увеличением длины волны и, конечно, мощности радиопередатчика.

Кренкель впервые использовал в Арктике короткие волны, которые теперь, можно сказать, стали господствующими в эфире. День 12 января 1930 года стал для радиста памятным на всю жизнь. «Здесь советская полярная экспедиция в бухте Тихой», — отстучал Эрнст Теодорович. И услышал в ответ: «Дорогой мистер! Очевидно, мы можем поздравить друг друга с установлением мирового рекорда... С вами работает радиостанция американской антарктической экспедиции адмирала Бэрда. Поздравляю вас!»

Расстояние между станциями составляло двадцать тысяч километров!

В 1931 году Кренкель участвовал в знаменитой международной полярной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин». Потом он был в числе последних, кто покинул льдину во время челюскинской эпопеи.

Когда погиб «Челюскин» и зарубежные газеты писали о неминуемой гибели людей, оказавшихся на дрейфующем льду, еще тогда Шмидт, Кренкель и Ширшов обсуждали... план экспедиции к Северному полюсу.

Молодой биолог Петр Петрович Ширшов после «Челюскина» плавал на «Красине». Его научные работы — Ширшов изучал морской планктон — существенно изменили представления о жизни в Ледовитом океане.

На станции «Северный полюс» Ширшов был и биологом, и гидрологом, и... врачом.

Почти год Ширшов стажировался в одной из московских клиник. Он научился обрабатывать раны, накладывать швы. Научился даже делать несложные операции.

Утверждают, что, закончив хирургическую практику, Петр Петрович сказал речь — краткую, но впечатляющую:

— Ребята, я теперь запросто могу оттяпать вам и руки и ноги. Но не хотел бы, чтобы моя первая помощь стала для кого-нибудь из вас и последней!

«Мы оценили, — пишет Кренкель, — самокритичность нашего доктора и понимали, что лучше обходиться без его помощи. Эта убежденность помогла нам продержаться».

Евгений Константинович Федоров был самым младшим в четверке. По специальности геофизик, а точнее, магнитолог. Но на дрейфующей станции он, кроме того, вел астрономические и метеорологические наблюдения, а иногда подменял радиста.

«Максимум исследований при минимуме людей» — эти слова были как бы девизом дрейфующей станции.

До полюсной экспедиции Федоров зимовал в бухте Тихой и на мысе Челюскин. Во время этих зимовок с магнитной съемкой он прошел по островам Земли Франца-Иосифа и по западному Таймыру. О трудном таймырском походе Федорова один из полярников писал позднее: «Чтобы не пользоваться пышными словами о героизме, которые я не люблю, скажу, что это был сильный номер с большой долей риска».

Евгения Константиновича всегда отличала большая работоспособность. И. Д. Папанин, рассказывая позднее об организации станции, писал: «Первой, без всяких сомнений, была названа кандидатура Е. К. Федорова».

Что касается самого начальника, о нем хорошо сказал Отто Юльевич Шмидт: «В таком небывалом деле, как научная станция на дрейфующем льду в районе полюса, очень многое зависит от ее начальника. Выбирая его среди наших лучших зимовщиков, я остановился на И. Д. Папанине. Я имел в виду не только его многолетний опыт, но и прежде всего исключительную жизнерадостность и напористость, с которыми товарищ Папанин легко побеждает любое возникающее на его пути препятствие. Такой человек не растеряется в трудную минуту! Спутники такого человека будут каждодневно получать от него новую зарядку бодрости и уверенности в успехе».

Под Алуштой, в селе Морском, стоит памятник — на пьедестале рванувшийся вперед матрос. Надпись: «На этом месте в августе — ноябре 1920 года высаживались десантные группы во главе с А. В. Мокроусовым и И. Д. Папаниным для организации партизанской борьбы в Крыму. Политруком одной из групп был советский писатель Всеволод Вишневский».

Да, матрос Иван Папанин был одним из организаторов Крымской повстанческой армии в тылу у Врангеля. Существует мнение, что именно он послужил прообразом неунывающего матроса Шванди в «Любови Яровой» К. Тренева.

После окончания гражданской войны Папанин работал в Крымчека, потом секретарем Реввоенсовета Черноморского флота, потом в Народном комиссариате почт и телеграфов.

В 1932 году он возглавил строительство полярной обсерватории в бухте Тихой, потом зимовал на мысе Челюскин. Еще тогда в Арктике стали складываться легенды о хозяйственности и «пробивной силе» Папанина. Совершенно постороннего человека за несколько минут Иван Дмитриевич превращал в союзника и помощника.

Кренкель пишет: «Я еще не видел человека, который... сумел бы устоять против знаменитых папанинских слов: «Братки, надо помочь!»

Как считает Иван Дмитриевич, «тяжела не зимовка, а тяжела подготовка». Фактически вся подготовка к жизни на дрейфующих льдах легла на его плечи. Нужно было предусмотреть все — от примусных игловок и керосиновых ламп до точнейших приборов и легкого теплого дома. Опирайтесь на опыт предшественников? Но никто не пробовал жить на полюсе.

«Папанин недолго перелистывал труды полярных исследователей, — пишет Е. К. Федоров. — По-новому, смело он конструирует сложное снаряжение экспедиции. С неисчерпаемой энергией он изобретал и претворял в жизнь тысячи больших и малых дел... Он умел заставить громадный завод сделать — и переделать десять раз — одну пару калош, но сделать так, чтобы они стали совершенными».

В феврале 1937 года в Теплом стане, тогда еще под Москвой, стояла в укромном местечке необычного вида палатка, на которой было написано: «СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути». Четверо зимовщиков в последний раз опробовали рационы, испытывали снаряжение.

Теперь эта палатка находится в Музее Арктики и Антарктики в Ленинграде. В нее можно заглянуть — тамбур и крохотная комната.

После экспедиции Кренкель напишет: «Хотя пятачок, отведенный для жизни, не превышал пяти квадратных метров, ни одному из четырех и в голову не могло прийти, что его сосед чем-то может быть недоволен. Железное слово «надо» пронизывало все, в том числе и наши взаимоотношения».

Надо!

Из дневников И. Д. Папанина:

Иван Дмитриевич Папанин.



Па п а н и н И. Д. Жизнь на льдине. М., 1938.

6 июня. В 3 часа 40 минут все улетели на Рудольф, Мы остались одни. Легли спать. Вечером Петр Петрович опустил трос с грузом для измерения глубины океана. Глубина — 4290 метров.

19 июня. Всю ночь напролет Эрнст дежурил на радио, следил за полетом Чкалова. В 5 часов утра Теодорыч зашел в палатку и сказал, что Чкалов находится на полпути между Рудольфом и полюсом. Мы встали. Через некоторое время я услышал гул самолетного мотора и закричал: «Самолет, самолет!» Женя выскочил на улицу — ничего нет. Но тут же прибежал обратно и кричит мне через дверь: «Да, это Чкалов, но самолета не видно, сплошная облачность! Мотор слышу отчетливо...»

Все выскочили. Послали тысячу проклятий облакам. Когда не надо, на небе ясно, а вот в этот самый дорогой для нас момент все закрыто облаками. Мы так надеялись, что Чкалов увидит нашу станцию и сбросит нам хоть одну газетку, а может быть, и письма из дому. Ведь мы их так ждали!

20 июня. Петр Петрович и я встали несколько раньше. Приготовили лебедку. Сегодня нас ожидает очередной тяжелый труд — измерять глубину океана. В 12 часов 30 минут опущенный груз дошел до дна. Глубина оказалась 4374

метра. Значит, здесь, в центре Полярного бассейна, существуют большие глубины, и никакой речи о близости земли, на что рассчитывали некоторые ученые, быть не может. Наши координаты сегодня — 88 градусов 47 минут северной широты и 10 градусов западной долготы. Обратно на поверхность груз вытаскивали в течение 5 часов.

1 июля. Петр Петрович не ложился спать: он ведет суточную гидрологическую станцию.

Позавтракав, все мы разошлись по своим делам. Эрнст Теодорович работал с Рудольфом, передавал большую телеграмму (тысяча слов) об итогах научных наблюдений за время нашего пребывания на льдине. Женя занялся изучением атмосферного электричества. Он установил приборы и тоже на сутки засел за работу. Кроме того, он ведет наблюдение за магнитными вариациями.

На нашем ледяном поле повсюду много воды под снегом. Невозможно стало ходить: проваливаешься. Вода сильно угрожает нашей жилой палатке, боимся, как бы не провалилась сквозь снег в воду, большим слоем покрывающую лед.

Пришлось снаружи обсыпать палатку до половины снегом, чтобы края не так быстро таяли. Получился большой курган.

13 июля. Все встали к 6 часам утра и начали готовиться к пролету громовского самолета. Наши жены сообщили, что послали с ним письма для нас, а моя Володичка^[38] приготовила к отправке даже посылку с огурцами и апельсинами, но ей отсоветовали.

Стараемся сделать все, чтобы экипаж Громова смог быстро найти наш лагерь. Развели в большом бидоне краску. Петр Петрович и Женя, проваливаясь часто по колено в воду, сделали правильный круг и обвели по этому кругу краской. Наспех изготовили обед. Накормив всех, я тоже занялся окраской ледяного поля...

— Самолет вызывает нас! — крикнул Эрнст и тут же стал записывать радиограмму на наше имя:

«Завоевателям Арктики привет!

Громов, Юмашев, Данилин».

Уже давно истекло время, когда самолет должен был показаться над нами, а его все не было. Мы поняли, что он пошел напрямую через полюс в Америку. Все были огорчены.

17 июля. После обеда Петр Петрович стал опускать вертушку, чтобы проследить за дрейфом, а в свободные минуты раскладывал грунт морского дна в аккуратные пакетики из целлофана, чтобы в сохранности доставить его впоследствии в Москву.

Эрнст и я учимся у Петра Петровича гидрологическим исследованиям, чтобы посильно помогать ему.

Ночью Теодорыч передал в Москву материалы к Международному конгрессу геологов.

Я почувствовал себя плохо: тошнило, болела голова.

19 июля. Экспедиционный запас спирта остался на Рудольфе, мы забыли захватить его с собой. Петру Петровичу удалось разрешить проблему получения спирта для фиксирования экспонатов по гидробиологии. Он перегоняет коньяк в спирт.

29 июля. Эрнст стал давать по радио сигналы, вызывающие не какую-либо определенную станцию, а всякого, кто его услышит. Долго он так просидел и вдруг как ребенок радостно закричал: «Связался!» Его услышал радиолобитель-американец с Гавайских островов. Теодорыч начал вести с ним разговор. Американец читал в газетах о нашей экспедиции и о нас. Побеседовав, они пожелали друг другу всяких успехов, а американец любезно спросил, не может ли он оказать нам какую-либо услугу.

Не прошло и 30 минут после этого разговора, как Теодорыч связался с другим радиолобителем. Это был коротковолновик из Южной Австралии. Так как мощность нашей станции всего лишь 20 Ватт, то есть меньше, чем у средней электрической лампочки, то связь полюса с Южной Австралией мы считаем рекордной. Теодорыч, конечно, в восторге.

8 августа. Я очень гнусно себя чувствую: тошнота, голова по утрам словно оловянная. Стараюсь не подавать товарищам виду, но они сами замечают мое состояние, когда я часто глотаю пирамидон.

Вчера все мы послали корреспонденции в газеты: я и Эрнст — в «Правду», Женя — в «Комсомольскую правду», Петр Петрович — в «Ленинградскую правду».

Погода становится все хуже, сырость замучила нас.

11 августа. Ночь прошла в тревоге и напряжении. Хотя казалось, что все спят, а дежурит один только Эрнст Теодорович, но фактически все мы бодрствовали в спальнях мешках; сильно трепало нашу палатку, ветер гудел в антенне.

12 августа. С острова Рудольфа нам сообщили, что самолет Леваневского уже вылетел из Москвы на Аляску и за ним надо следить.

14 августа. Спали очень мало и, будто сговорившись, пошли на радиостанцию. Теодорыч по-прежнему сидит с наушниками у радиостола и слушает: не появятся ли сигналы самолета Леваневского?

Мы легли спать в 2 часа ночи. Эрнст Теодорович до утра должен продолжать слушать. Больно смотреть на него. Он работал вместе с нами на лебедке. Потом за чаем съел колбасу. От усталости, переутомления и систематического ограничения в пище за эти дни (он пил только кофе) у него началась рвота. Вместо того чтобы лечь спать, он все же пошел к радиостолу, надел наушники и продолжает свое дело: слушает самолет Леваневского.

Петр Петрович после чая продолжал вести вертушечные наблюдения и проработал всю ночь до 8 часов утра. Он также очень устал, измучился. Еле добрался до палатки. Ползком влез в спальный мешок. Я не успел оглянуться, как он уже спал.

3 сентября. Женя с утра был занят изучением магнитных вариаций. Я приступил к постройке кухни. Мы впервые в Арктике применили строительство домиков из мокрого снега. Оказалось, что мокрый снег, из которого мы делаем ледяные кирпичи, практичен и крепок. Вскоре пришел ко мне на помощь Теодорыч. Мы вдвоем работали на строительстве кухни до 2 часов ночи. Дело идет хорошо, и надеюсь, что через 2 дня кухня будет готова.

8 сентября. Мы начали утеплять нашу палатку. Объявили аврал по лагерю, прекратили все научные и хозяйственные работы и начали выносить все из палатки. Вскоре на льдине оказались радио- и метеоприборы, шкуры, рюкзаки. Расшнуровали палатку, сняли верхний чехол, распаковали гагачьи покрышки, натянули сперва первую, потом вторую покрышку, затянули все брезентом и быстро зашнуровали палатку. Внесли шкуры, под ними еще есть фанера и резина. На оленьих шкурах поставили койки, закрепили радиостол, установили приборы. Так мы переселились в зимнюю квартиру. Кренкель шутит: «Дачный сезон у нас окончился».

1 ноября. От газет нет отбою. Все просят прислать статью для праздничного номера. Редакции газет тех городов, где каждый из нас родился, требуют дать им подробные статьи. Газета «Кино» интересуется нашими пожеланиями советской кинематографии. «Красный спорт» просит высказаться о том, какой вид спорта каждый из нас любит.

Мы были бы очень рады удовлетворить все газеты, но наши аккумуляторы не выдержат такой нагрузки. Хорошо еще, что ветряк в последние дни выручает нас. Мы смогли передать статьи в газеты, корреспондентами которых являемся; кроме того, я написал статьи в севастьяпольскую и воронцовградскую газеты.

4 ноября. Я отправился в кухню. Там холодно. Работа кухонная грязная. Особенно не хочется ремонтировать примусы, но понимаешь, что это нужно. Если заставить Женю и Петю заниматься кухонными делами, то пострадает научная работа, ради которой мы здесь находимся.

2 декабря. Все-таки полярная ночь отражается на нашем самочувствии, аппетите и сне. Сейчас мы меньше едим и хуже спим, чем в летние дни. Это очень заметно, хотя и говорят, что полярная ночь не влияет на человека. Мы с удовольствием, хорошо едим лишь один раз в день, во время обеда, а по утрам и вечерам очень мало.

6 декабря. У меня сильно мерзнут ноги. Когда я смотрю на них, мне становится грустно, какие они грязные! Неудивительно: мы уже седьмой месяц без бани.

17 декабря. Светлой ночью я осматривал трещину с восточной стороны. Настроение у нас хорошее, бодрое. Правда, чувствуется какая-то усталость. Это, очевидно, следствие того, что мы все время не имели ни одного настоящего дня отдыха, живем в тесноте и очень часто недосыпаем.

18 декабря. Так как дрейф усилился, Женя не успевает обрабатывать свои материалы по гравитации.

23 декабря. Сделали астрономическое наблюдение: мы расстаемся с 81-й параллелью. Женя приступил к серии магнитных наблюдений.

Шишов опустил груз до дна, глубина оказалась небольшой — 1420 метров. Вдвоем мы принялись поднимать груз со дна океана.

Удивительно, что, несмотря на полный штиль, дрейф наш продолжается с прежней скоростью. Шишов говорит, что мы сейчас находимся на самом бойком месте.

1 января 1938 года. Я поздравил всех с Новым годом, мы спели «Интернационал», расцеловались и пожелали, чтобы 1938 год был таким же счастливым, как минувший.

5 января. Ночь прошла с шумом и свистом. Непрерывно метет пурга. Ветряк даже перестал работать: так сильны порывы ветра. Опять заносит вход в палатку. Вокруг нас и так темно, а во время пурги вообще ничего не видно; ходить можно, только цепляясь за веревку либо взявшись за руки вдвоем или втроем. В одиночку мы во время пурги никого не выпускаем.

Признаться, уже надоели порошки и концентраты. Кренкель говорит, что он с удовольствием съел бы сейчас 10 булок с колбасой. По ночам он иногда говорит мне, что когда вернется в Москву, то будет постоянно косить в кармане булку с колбасой.

6 января. Женя подсчитал, что за 43 часа наша льдина продрейфовала 30 миль. Такой скорости у нас не было за все время дрейфа.

Я приготовил на всякий случай клипербот и байдарку.

7 января. Мороз доходит до 33 градусов. Когда идешь против ветра, лицо режет как ножом. Все наши разговоры в палатке сводятся к одной и той же теме — солнцу. Сколько радости приносит это светило, к которому мы на земле относимся довольно равнодушно! Только пожив на льдине, можно так радоваться первым проблескам солнечной зари.

Из Москвы пришел запрос: там удивлены скоростью нашего дрейфа, просят подтвердить наши координаты: нет ли ошибки? Я ответил, что все правильно: скорость дрейфа именно такова, как мы сообщили.

9 января. Когда Женя долго сидит в своей астрономической обсерватории, он синее от мороза. Иногда мне приходится вытаскивать его оттуда и заставлять греться.

Проклятый ветер все время не утихает. Мы, должно быть, попали в район ветров. Гренландия дает о себе знать!

Мы плохо себя чувствуем, все жалуются на тошноту. Очевидно, подвели конфеты или какая-нибудь другая еда.

16 января. Петя, усталый и измученный, сразу улегся. Тяжело дыша, он рассказывал нам, как добирался к палатке, Ветер дул со скоростью 17 метров в секунду. Несколько раз по пути Шишов присаживался на снег отдыхать, С трудом он притащил нарты со своим гидрологическим хозяйством. Все-таки Петр Петрович сделал 4 серии гидрологических наблюдений, взял пробы из 12 горизонтов и промерил глубину моря, Кренкель накормил его, приготовил чай, дал 2 рюмки коньяку. Только после этого Петр Петрович заулыбался.

Со дня появления нашей льдины в Гренландском море все время дует ветер. Пурга замуровала нас в палатке, как барсуков в норах.

Приняли радиограмму от капитана «Мурманца» Ульянова, «Мурманец» подошел к кромке льда и находится на 76-й параллели.

Сильная пурга нарушила связь, и сегодня мы впервые со дня высадки на Северном полюсе пропустили все 4 срока передачи метеосводок на материк.

18 января. Зверски холодно — 47 градусов мороза. Небывалая температура! Принес запасную керосиновую печь с двумя горелками, но мы так быстро поглощаем кислород в палатке, что обе печи одновременно не горят.

21 января. Эрнст сказал, что слышен сильный грохот: началось сжатие льдов. Я вышел из палатки: кругом вой, стон, треск. Я никогда не ожидал, что сжатие льдов может сопровождаться таким страшным шумом.

31 января. Толчки льдины настолько увеличились, что осыпается снег с боков палатки. Такое впечатление, будто мы живем в каком-то мешке, который чья-то сильная и невидимая рука основательно встряхивает. Спим по очереди: надо быть все время начеку!

1 февраля. Под вой пурги наше ледяное поле, казавшееся таким прочным, расползлось на куски.

Вернулись в палатку. Теперь здесь грязно, неудобно. На полу поверх мягких хлюпающих шкур разостлан перкаль. С потолка свешиваются обрывки проводов, валяются размокшие книги. Лежит толстый сверток резинового клипербота. Мы отогреваем его, перед тем как надуть.

Эрнст завел патефон. Всегда в самые тяжелые и тревожные минуты он садится играть в шахматы или заводит патефон.

Шесть дней мы не могли определить свои координаты, потому что не видели никаких светил. Звезды были для нас лучшим подарком в этот тяжелый день!

Женя взял высоту.

— Ну как, Женя? — торопили мы его.

Трудно было поверить полученным цифрам, но сомнений не было: за 6 суток нас отнесло больше чем на 120 миль к юго-юго-западу. 20 миль в сутки — вот это темпы!

Около полудня посветлело. Трещина под палаткой давала себя знать: казалось, что она шевелится под нами. Не дожидаясь окончания постройки снежного дома, мы решили вынести радиостанцию и все ценное имущество, разбить легкие шелковые палатки и временно разместиться в них.

2 февраля. Все наше огромное поле, на котором 8 месяцев назад совершили посадку многомоторные воздушные корабли, раскололось на небольшие куски. Теперь здесь не смог бы совершить посадку даже легкий учебный самолет.

Мы живем теперь на обломке льдины размером 30 из 50 метров.

6 февраля. Нас разбудил Кренкель: он дежурил. Начиналось торошение: льдины с треском и скрипом бились друг о друга. По краям нашего крохотного обломка вырастали ледяные валы.

Мы наблюдали интересное зрелище. Отдельные части нашего бывшего лагеря то подходили к нам, то отходили обратно. Мы видели, как около нас плывут продовольственные базы, отрезанные от нас широкими полыньями. Один раз к нам подошла на расстояние полукилометра гидрологическая лебедка, которую мы совсем было потеряли из виду. Хотели взять ее, но не успели. Лебедку опять отнесло в сторону.

Согласились друг с другом, что спать будем не раздеваясь. По крику дежурного «Сжатие!» все должны немедленно вскочить и выбежать из палатки.

8 февраля. Когда стало еще светлее, Эрнст закричал:

— Земля, земля!

Мы повернулись в ту сторону, куда он указывал, и увидели высокие горы. В первый раз после 9-месячного дрейфа перед нами, хотя и далеко, была твердая почва, острые шпильки гор Гренландии. Мы закричали: «Ура!»

12 февраля. Ночь прошла при полном штиле. Утром Эрнст поднял всех криком:

— Огонь на горизонте!

Мы сомневались в правильности его открытия, но все же вылезли из мешков. Дело в том, что такие «огни на горизонте» смущали нас уже раза три. И всегда оказывалось, что это близкие к горизонту звезды, случайно выглянувшие в прорывы облаков.

— Не могут же звезды гореть полтора часа на одном месте! — убеждал нас Эрнст. — Я этот огонь давно уже вижу, но все сомневался, не хотел будить вас... Посмотри, Дмитрич, по-моему, это прожектор «Таймыра»!

Вылезли из палатки и увидели огонек на востоке. Женя навел на него теодолит и подтвердил, что этот огонек не может быть звездой.

До сих пор мы представляли себе корабли, идущие к нам, лишь точками на карте. Как приятно было теперь увидеть свет прожекторов. На «Таймыре» будто почувствовали наше настроение и начали водить прожектором по горизонту. Эрнст сообщил по радио на ледокольный пароход, что мы видим его огонь, На «Таймыре» наше сообщение вызвало всеобщее ликование.

16 февраля. Неожиданно я услышал шум мотора. Радостно закричал:

— Эрнст, самолет!

Кренкель зажег факел. Над лагерем появился маленький самолет летчика Власова. Я начал фотографировать его. Летчик Власов сделал два круга над лагерем и полетел на аэродром. Я побежал туда. От нас до аэродрома 2,5 километра. Я не успел пробежать к половины дороги, как Власов уже совершил посадку.

Летчик вылез из самолета и пошел ко мне навстречу. Трудно описать чувство радости и волнения, которое мы оба испытали во время встречи. Власов был первым человеком, который посетил нас после прощания с самолетами, доставившими экспедицию на Северный полюс.

Мы встретились на полдороге, бросились друг другу на шею, расцеловались. Оба от волнения не могли говорить.

17 февраля. Освещая себе путь прожекторами, ледоколы «Таймыр» и «Мурман» ночью перешли на другое место. Мне кажется, что они совсем рядом с нами.

19 февраля. Последние сутки на станции «Северный полюс». Эту ночь и этот день я никогда не забуду. Вчера мы даже не ужинали: волновались настолько, что кусок не шел в горло.

Рассвет только начинался. Я был возмущен: целую ночь жгли бензин, керосин, а они все еще требуют огня. Что им здесь — Баку, что ли!.. Все-таки огни зажгли.

В 2 часа дня корабли достигли кромки льда, пришвартовались к ней. В бинокль было видно, как люди спешат спуститься на лед. Не мог сдержаться, отворачиваюсь, текут слезы радости. Вижу: Петя усиленно моргает глазами и тоже отворачивается.

И радостно, и в то же время немного грустно было расставаться со льдиной, обжитой нами. К нам шли люди со знаменами. Я бросился вперед, навстречу им. С двух сторон подходили таймырцы и мурманцы.

274 дня продолжался героический дрейф. Вглядываясь через годы, как оценить величие подвига Папанина, Кренкеля, Ширшова и Федорова?

Академик С. И. Вавилов, будущий президент Академии наук, писал тогда: «Научный подвиг папанинцев должен стать наряду с путешествием Колумба... География, океанография, метеорология, биология получили от папанинцев ценнейшие материалы».

Ричард Бэрд: «В анналах человеческого героизма это достижение навсегда останется как одно из величайших для всех времен и народов».

Профессор Сандштрем, директор Шведского метеорологического института: «Экспедиция Папанина превосходит все, что делалось в продолжение долгого времени для мировой науки. Значение ее... можно сравнить только с открытием Америки и первым путешествием вокруг света».

Результаты дрейфа станции «Северный полюс» не так просто сформулировать в нескольких фразах.

Опровергнуто мнение о полной безжизненности приполюсного района, о существовании арктического «предела жизни».

Опровергнуты прежние представления о строении и циркуляции атмосферы в полярных районах.

Установлено, что в районе полюса нет земель и островов, измерены глубины океана на всем протяжении дрейфа.

Установлено, что теплые атлантические воды проникают на глубинах до самого полюса.

«Опровергнуто», «установлено»...

Иван Дмитриевич Папанин назвал свою книгу скромно и просто: «Жизнь на льдине».

Может быть, это и было самым важным.

Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров доказали, что на дрейфующем льду можно жить. Жить и работать!

ОТ ПЕРВОЙ ДО ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЙ

В 1937 году, только-только вернувшись с полюса, Отто Юльевич Шмидт намечал перспективы будущих исследований: «Наряду с возможным повторением высадки на лед такой станции, как папанинская... можно широко применять временные посадки самолета на льдину для производства научных работ в течение нескольких дней или недель. Такая летающая обсерватория сможет в один сезон поработать в разных местах Арктики».

Еще тогда планировалось организовать в восточном секторе Арктики «вторую дрейфующую». Но напряженная международная обстановка заставила отодвинуть эти планы. Впрочем, ледокольный пароход «Георгий Седов», попав в ледовый плен, стал фактически дрейфующей станцией.

А первая «прыгающая» перед самой войной все-таки состоялась. Самолет-лаборатория «СССР Н-169» с экспедицией Либина — Черевичного на борту прошёл с ледовой разведкой по маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — Новосибирские острова — остров Врангеля, а затем совершил три полета к Полюсу относительной недоступности.

Если посмотреть на карту, то нетрудно заметить, что есть в Северном Ледовитом океане область, еще более удаленная от берегов, чем точка географического полюса. Ее принято называть Областью относительной недоступности, и долгие годы она оставалась, если так можно сказать, и Полюсом неизученности. Только здесь, пожалуй, можно было надеяться открыть новые, неведомые земли.

Первую посадку летчик И. И. Черевичный совершил у восьмьдесят второй параллели на меридиане острова Врангеля. Здесь в течение пяти суток проводились разнообразные наблюдения, после чего самолет вернулся на остров. Потом были еще два «прыжка» в район недоступности.

Три точки образовали как бы гигантский треугольник. Новых земель обнаружено не было, глубины в районе посадок колебались от 1800 до 3000 метров. Зато было впервые доказано, что атлантические воды проникают и «по ту сторону» полюса и, видимо, заполняют весь Арктический бассейн.

Сразу после войны исследования Центральной Арктики возобновились. Уже в октябре 1945 года летчик М. А. Титлов, выполняя ледовую разведку, как-то незаметно «слетал» к полюсу и обратно. А с 1948 года стали ежегодно проводиться «прыгающие» экспедиции, получившие название «Север».

Все очень просто. Летающая лаборатория садится в заранее выбранном районе на дрейфующий лед, проводит в течение нескольких суток комплекс наблюдений и перелетает в другой район, на новую льдину. То взлет, то посадка...

Подсчитали, что Герой Советского Союза летчик Илья Павлович Мазурук — участник экспедиции 1937 года — совершил 254 (!) посадки на дрейфующие льдины. Привычное дело... Привычное, но по-прежнему трудное и по-прежнему героическое.

Иногда часами ищет экипаж пригодную для посадки льдину. Трещины, затянутые молодым серым льдом, разводья, хаос торосов — все не то, не то... Вот, кажется, найдена подходящая. На бреющем полете прошел над ней летчик, определил размеры, Толщина льда вроде бы достаточная... Летит вниз дымовая пашка — надо учесть направление и силу ветра. Лыжи касаются поверхности льдины.

Нет, самолет не останавливается, он начинает кружиться — «танцевать». Из машины в снежный вихрь, поднятый винтами, выскакивают человеческие фигурки. Нужно как можно быстрее пробурить лед, чтобы определить его толщину... Бывает, что толщина льда оказывается недостаточной; бывает, что прямо на глазах темнеет, становится влажным от выступившей воды лыжный след. Тогда прямо на ходу, проявляя изрядную ловкость, цепляются бурильщики за люк самолета, порой уже в воздухе товарищи втаскивают их в машину.

Если лед крепок, самолет заруливает на стоянку. Механики расчищают от снега небольшую площадку. На лед вытаскивают приборы, прорубают майну, устанавливают лебедку, чтобы опустить до самого дна гидрологические вертушки, батометры...

23 апреля 1948 года «прыгающая» экспедиция «Север-2» начала серию наблюдений в точке Северного полюса. Впервые была измерена «глубина полюса» — 4039 метров.

Участник экспедиции, старейший полярный журналист Савва Тимофеевич Морозов рассказывал авторам:

«На макушку Земли сразу три наших самолета «прыгнули». Иван Иванович Черевичный — его за лихость «казак» звали, Илья Спиридонович Котов и Масленников Виталий Иванович.

Я в этот раз летел с Масленниковым — человек он интереснейший. Еще на войне звание Героя Советского Союза получил, летчик, как говорится, милостью божьей. А сам мечтал художником стать. Как раз в то время он в Суриковском учился — в кабине самолета всегда мольберт, краски. Чуть свободная минута, Виталий Иванович где-нибудь в затишке, за торосом пристроился — рисует...

Черевичный с полюса сразу улетел, а у нас на вторую ночь льдину не то что разломало — раскрошило. Остался обломок для взлета — в два раза короче, чем нужно. И весь в трещинах.

Что делать? Прилетел самолет к нам на помощь, летчик передает — ближе чем за сто километров сесть не могу, ни одной льдины подходящей.

Либо пешком надо по льдам идти, либо взлетать...

Никогда не забуду: стоят наши самолеты на самом краю — хвосты над полыньей висят. Горючее слили, только на сто километров оставили — до льдины, где наши сидят, долететь. Вообще старались максимально машины облегчить. На льду инструменты, запасные части, чемоданы с личными вещами валяются. Мороженую тушу поросенка выбросили! Что там поросенок — Виталий Иванович мольберт с красками на льдине оставил.

Честно скажу, страшно было. Разровняли мы нашу «взлетную полосу», трещины ледяными обломками, снегом забили, разбежались... И взлетели! Вот уж действительно прыгнули вверх!»

В 1949 году в Арктике вновь работала высокоширотная экспедиция — теперь уже «Север-3». Вновь посадки на дрейфующие льды, вновь разнообразные научные наблюдения. 9 мая — в День Победы — участники экспедиции А. П. Медведев и В. Г. Волович впервые в истории опустились на полюс с парашютами.

«Протяжный звук сирены раздался неожиданно, — вспоминает Волович. — Мы подходим к дверце. Сразу наступает невероятное спокойствие, то особое чувство какой-то внутренней собранности и уверенности. Я успеваю взглянуть на часы — тринадцать часов пять минут. Рука легла на кольцо. Нахожу опору для правой ноги. Ту-ту-ту-ту — запела сирена. Андрей исчез в просвете дверцы. Я с силой отталкиваюсь ногой и проваливаюсь в пустоту.

Тонко свистит в ушах ветер.

— Двадцать один, двадцать два, двадцать три, — вслух отсчитываю я три секунды полета.

Пора! Я резко выдергиваю кольцо. Толчок, смягченный толстой полярной курткой, и вдруг мир погрузился в тишину. Ни гула мотора, ни свиста ветра. Неопишуемое чувство радости охватывает душу. Немного ниже меня, плавно покачиваясь на стропах, опускается Медведев.

«Земля» приближается. Но это не привычная зеленая гладь весеннего луга. Всюду, куда ни кинешь взгляд, хаотическое нагромождение льда. Все отчетливее видны зубчатые гребни ледяных хребтов. Меня несет прямо на них... Еще мгновение... Сильный порыв ветра переносит меня через ледяные скалы. Едва не зацепив подошвами ног их сверкающие гребни, приземляюсь на снежную прогалину и с размаху проваливаюсь в глубокий сугроб. Снег залепил глаза, набился за воротник куртки, за голенища унтов. Выкарабкавшись из снежного плена, ложусь на спину, широко раскинув руки.

— Вставай. Хватит прохлаждаться! — Андрей, уже успевший освободиться от парашютов, стоит, улыбаясь, надо мной.

Я быстро вскакиваю, и мы обнимаемся. Первый прыжок с парашютом на Северный полюс совершен».

В 1950 году была организована вторая дрейфующая станция — «Северный полюс-2». Впрочем, это теперь, начиная с третьей, дрейфующие станции принято называть «Северный полюс» — СП вне зависимости от того, в каком районе Арктики они дрейфуют. А тогда станция называлась «Восточной дрейфующей» или еще прозаичнее — «точка № 36». (Она значилась под этим номером на карте «прыгающей» экспедиции «Север-5».) Начальником станции был назначен Михаил Михайлович Сомов.

В Ленинграде на Гаванской улице Васильевского острова живет Елена Павловна Серебровская, вдова М. М. Сомова. В ее уютной квартире мы с трепетом открыли немного потрепанную тетрадь — вахтенный журнал Восточной дрейфующей станции. На первой странице слова: «Единственный экземпляр. Совершенно секретно».

Неспокойно было в мире — самый разгар «холодной войны»; о станции «Северный полюс-2» мир узнал только через четыре года, когда дрейфовали уже и СП-3, и СП-4. Вместо торжественного адреса — «Центральная Арктика, Северный полюс» — на письмах, которые они получали, стоял лишь безликий номер почтового ящика.

За героическим дрейфом папанинской четверки следил весь мир. О героическом дрейфе М. М. Сомова и его товарищей не знали даже родные.

Словно боевые сводки шли на Большую землю шифрованные ряды цифр — погода Центральной Арктики. Лишь однажды замолчала вторая дрейфующая. От керогаза вспыхнула палатка радистов, взорвался на движке бачок с бензином, ударила вверх четырехметровая струя огня. Из огня геофизик Михаил Погребников спас самое ценное — чемоданы с научными материалами.

Запись в вахтенном журнале: «Радиостанцию спасти не удалось. Вот она — черная, обгорелая и безмолвная — стоит на обуглившемся столике. Огонь ударил в самый чувствительный нерв нашего лагеря — мы немые, хотя и слышим весь мир».

Буквально из ничего удалось собрать неказистый, маломощный передатчик. Станция вновь заговорила.

Рукой М. М. Сомова в журнале записано: «Отмечаю сплоченность, дружескую взаимопомощь и поддержку, проявленные всем коллективом в работах по ликвидации пожара. Особо отличившимся в этих работах т. Курко К. М. и т. Канаки В. Г., проработавшим над созданием новых передатчиков почти двое суток без отдыха и проявившим при этом много инициативы и изобретательности, объявляю благодарность».

Вначале предполагалось, что станция будет работать только несколько летних месяцев. Но потом планы изменились — дрейф решено было продолжить. Уже в ноябре (впервые в истории полярной ночью) сели на дрейфующую льдину самолеты, доставили все необходимое.

Запись в вахтенном журнале, сделанная членами экипажа М. А. Титлова:

«Уходя от вас последним самолетом на материк и оставляя ваш маленький коллектив на долгую и суровую Полярную ночь, хотим заверить вас в том, что летный состав Полярной Авиации всегда с вами. В любую точку на льду мы придем к вам, если нужна будет наша помощь. Уверенно и спокойно продолжайте выполнение возложенной на вас задачи. Мы восхищены вашей работой и мужеством, которое вы проявляете ежедневно... Желаем вам успешной работы, бодрости духа. Жмем ваши руки. Экипаж Н-556».

Были, конечно, и разломы, и подвижки льдов. Полярной ночью семиметровые валы торосов двинулись на лагерь. От льдины, казавшейся такой надежной, остался только обломок — тридцать на сорок метров. Вновь и вновь приходилось спасать приборы, переносить повисшие над черной бездной палатки.

За 376 дней льдина СП-2 прошла по океану извилистый путь длиной в 2600 километров. В апреле летчики эвакуировали станцию — все одиннадцать зимовщиков были вывезены на материк.

Вы помните — на дрейфующую льдину СП-1 было доставлено десять тонн снаряжения, оборудования, продуктов. На дрейфующую льдину СП-2 завезли уже шестьдесят тонн. Для работ экспедиций «Север», которые велись теперь самым широким фронтом, нужны были не менее значительные запасы. И именно тогда — в год организации Восточной дрейфующей станции — родилась оригинальная и смелая идея: доставлять грузы в Центральную Арктику с помощью... планеров.

Надо сказать, что об этом уникальном эксперименте даже сейчас — три десятилетия спустя — не знает почти никто из полярных летчиков. Старейшие асы недоуменно пожимают плечами:

— Планер в Арктике? Не может быть! ...Они стартовали с аэродрома города Тулы 11 марта 1950 года — два аэропоезда, две сцепки: самолеты Ил-12 вели на буксирах грузовые планеры Ц-25 конструкции А. В. Цыбина. Руководил воздушной экспедицией А. А. Гирко. Первый Ил-12 пилотировал Герой Советского Союза А. Н. Харитошкин, за ним на планере летел А. В. Фролов. Второй Ил-12 вел В. Д. Родин, он буксировал планер В. Ф. Шмелева.

Поясним: масса грузового планера сопоставима с массой самолета. Поэтому буксировка требует высокого летного мастерства и от пилота планера, и от пилота самолета, требует «слетанности» этой пары.

Буксировочный трос словно чувствительный нерв, соединяющий жизни летчика и пилота-планериста, жизни их экипажей. Стометровый буксировочный трос работает как рычаг. Представьте себе — ушел планер вниз, потянул вниз хвост буксировщика. Естественно, самолет задирает нос, теряет скорость и... становится неуправляемым. Если планер поднялся слишком высоко — самолет задирает хвост и пикирует...

Кроме того, летчик самолета и пилот-планерист должны избегать резких рывков, провиса троса. При рывке может быть вырван буксировочный замок у планера, и тогда вряд ли кто даст гарантию, что пилот-планерист найдет место для приземления или «приледнения».

В годы войны пилоты-планеристы снабжали партизан оружием, медикаментами, всем необходимым. Каждый полет был подвигом. Аэропоезда шли в тыл врага сквозь ночь, сквозь туман, сквозь разрывы зенитных снарядов. Над целью — если удавалось дойти до цели — пилот отцеплял планер и сажал его на болото, на пни вырубки, просто на лес. Пусть будет разбит планер, пусть сам он погибнет, но груз должен быть доставлен!

В. Б. Казаков — сам пилот-планерист, выпускник прославленной Саратовской военно-авиационной школы пилотов — в своей книге «Бесшумный десант» (Саратов, 1982) пишет: «Планер был рассчитан только на один полет в тыл врага. Психологически для пилота каждый из таких полетов был «без возврата». Боевой расчет (на то и война!) строился из того, что, если один из трех планеристов дойдет до цели и приземлится благополучно, отлично».

Участники полюсной экспедиции не имели никакого арктического опыта, но все они прошли хорошую школу и трудности и опасность работы в Арктике в целом себе представляли. (Достаточно отметить, что обязательным условием для участия в экспедиции было слово «холост» в соответствующей графе анкеты.)

Полет сцепки труден при любой погоде, но в облачности, в тумане трудность и опасность возрастают многократно. Пилот-планерист не видит всего буксировочного троса — только кончик длиной 5—10 метров. И по этому кончику он должен определить положение самолета и положение планера относительно самолета. Точнее, не «определить», а «определять» — слепой полет может длиться долгие минуты, а то и часы. И все это время и летчик-буксировщик и пилот-планерист испытывают огромное нервное напряжение...

Из Тулы аэропоезда летели по маршруту Казань — Свердловск — Омск — Красноярск. Потом — Подсменная Тунгуска — Хатанга — Тикси — остров Котельный. Пилоты-планеристы научились взлетать в вихрях снежной пыли, поднятой самолетом, когда пропадал из глаз даже кончик буксировочного троса. Впрочем, можно ли этому научиться? Нет, наверное. Можно только подсознательно ощущать слитность двух машин, и если такое чувство есть, можно ответить на запрос летчика так, как отвечали они:

— Нет, ничего не вижу. Чую вас. Не сорвусь!

Старт с Котельного был тяжелым в прямом и переносном смысле этого слова. На каждый планер нагрузили по 700—800 лишних килограммов — 20 бочек с горючим. Но взлет прошел нормально. В планерах не было отопления, и за шесть часов полета пилоты основательно промерзли. От постоянного напряжения немели мышцы рук, иногда до судорог, а ноги в унтах леденели.

Подходящую для организации базы льдину нашли километрах в трехстах от полюса. Первым пошел вниз Ил-12 Александра Харитошкина, за ним бесшумно приледнились планеры Алексея Фролова и Вадима Шмелева. Завершил посадочный маневр группы самолет Василия Родина. Кстати, посадка колесного Ила на льдину была сама по себе событием.

Уже отсюда, с базы, выгрузив часть снаряжения, аэропоезда стартовали к полюсу. До него оставалось всего часа полтора полета.

И вот в наушниках планеристов прозвучал голос Александра Николаевича Харитошкина:

— «Бобики», «Бобики», поздравляю, мы над полюсом!

Так уж повелось: на привязи — значит «Бобик».

Обыденные слова завершали необычный, уникальный полет.

Снизившись до 400 метров, аэропоезда встали в круг и сделали три больших виража над вершиной планеты!

Но экспедиция еще не закончилась. Было возвращение на базу, потом Котельный, Тикси, Хатанга... И на обратном пути возникали сложные, опасные ситуации. Только 11 мая приземлились на родном аэродроме.

Беспримерный перелет был приравнен к подвигу — все его участники награждены боевыми орденами.

Высокоширотная воздушная экспедиция А. А. Гирко доказала, что планеры можно использовать в Арктике, в частности, для перевозки крупногабаритных грузов. Наверное, планеры имеют определенные преимущества, но, наверное, и риск при этом очень (может быть, даже чрезмерно) велик.

Так или иначе, 7 апреля 1950 года полюс в первый и в последний раз познакомился с планерами...

Год 1954-й. Организованы станции «Северный полюс-3», «Северный полюс-4». Впервые на льдины завезены разборные домики, впервые работают здесь трактора, автомашины. Впервые — прямо из Москвы — прилетели в центр Ледовитого океана вертолеты. Впервые на дрейфующую льдину доставлено... пианино. Впервые зажглись на Северном полюсе огни настоящей новогодней елки.

Год 1955-й. Организована новая станция — «Северный полюс-5». Впервые работы на СП-4 продолжены новой сменой зимовщиков. Впервые специально изучается тепловой баланс Северного Ледовитого океана. Впервые появляется на станции эхолот.

На первых дрейфующих станциях глубина океана измерялась с помощью груза, опускаемого на тросике. Кренкель писал: «Я глубоко убежден, что если бы древние искали для каторжников работу потяжелее, то выкручивание гидрологической лебедки оказалось бы вне конкуренции... Двое крутят, двое отдыхают. Силенок хватало минут на десять, не более, а затем смена... Наше

первое научное открытие, связанное с лебедкой: когда крутишь — время идет очень медленно, когда отдыхаешь — очень быстро».

Много часов требовалось раньше на то, чтобы измерить глубину океана; теперь с помощью эхолота — несколько секунд.

Менялась техника исследований, менялась и жизнь. Впервые появилась автоматическая телефонная станция на 10 абонентов, впервые на дрейфующих льдах была сделана операция аппендицита...

На каждой из станций что-то было «впервые».

СП-6 — первая дрейфующая станция на ледяном острове.

СП-8 — первая комсомольско-молодежная.

СП-10 — первая станция, которую высадили на дрейфующий лед с ледокола, а не с самолетов...

СП-27 — первая станция, при организации которой в мае 1984 года был успешно испробован авиационно-парашютный метод. 14 человек с высоты 800 метров прыгнули на лед. Потом на грузовых парашютах «прилеглись» сборные домики, сто тридцать бочек с горючим, бульдозер. Люди собрали дома, подготовили ВПП — взлетно-посадочную полосу.

А через два года здесь же, на СП-27, впервые в истории совершил посадку на дрейфующий лед реактивный самолет Ан-74. Новой машине потребовалось всего-то ничего — 300 метров ровной поверхности.

Теперь уже СП-28 работает в Ледовитом океане. Общая продолжительность дрейфа превысила 20 тысяч суток — шестьдесят лет прожили люди на «Северном полюсе».

Недавно в нашей стране издан уникальный «Атлас Северного Ледовитого океана». В нем более двухсот интереснейших карт, созданных в основном по итогам работ дрейфующих станций, по итогам высокоширотных воздушных экспедиций. Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что каждая из карт — это коллективный подвиг. И каждая — научное открытие, зачастую сенсационное.

Кто, например, еще три-четыре десятка лет назад мог предполагать, что под толщей вод Северного Ледовитого океана скрывается огромная горная страна. На карте этой страны имена русских и советских ученых — Ломоносова, Менделеева, Гаккеля, Книповича...

Хребет Ломоносова протянулся почти на две тысячи километров — от Новосибирских островов до Земли Элсмira. Его подводные горы достигают высоты 3000—3500 метров. Мы знаем теперь, что сравнительно недавно (по геологическим меркам) — всего 70—110 миллионов лет тому назад — хребет возвышался над поверхностью океана.

Когда-то чистейшей фантастикой казался жюльверновский «вулкан на полюсе». Но хребты Ломоносова и Гаккеля, как выяснили советские ученые, действительно имеют вулканическое происхождение. И на одной из карт атласа отмечены синими пирамидками «действующие и потухшие подводные вулканы». Действующие или потухшие? Многие ученые считают, что вулканизм в Северном Ледовитом океане проявляется и в настоящее время. Не исключено, что полярники однажды «присутствовали» при подводном извержении.

«Между 19 и 20 часами в лагере ощутились сильные толчки, но все отнеслись к ним спокойно, — пишет один из участников дрейфа СП-3. — Вдруг лед содрогнулся от удара необычайной силы, раздался грохот и треск, похожий на звук разрываемого полотна, но в сотни раз усиленный... Домик весь сотряслся. В десяти шагах от него чернело быстро расходившееся разводье, над которым клубился пар... Сильно пахло серой».

Изменились и наши представления о циркуляции вод Арктического бассейна. Нансен в свое время доказал, что существует «выносной» дрейф льдов — от берегов Сибири через район полюса в Гренландское море. Но схема поверхностных течений оказалась более сложной.

Когда закончился дрейф СП-2, никто не предполагал, что льдина этой станции еще раз сослужит службу науке. В 1954 году ее вновь обнаружили в океане... примерно там же, где четыре года назад начинался дрейф, к северу от острова Врангеля.

Необычно выглядел покинутый лагерь. Высота окружающих торосов почти не изменилась, только сгладились угловатые формы. А палатки стояли, как грибы, на высоких полутораметровых постаментах. Льдина таяла сверху и нарастала снизу, палатки же защищали ее от таяния.

Льдина СП-2 описала по часовой стрелке огромный круг между полюсом и берегами Америки. Теперь доказано, что этот кольцевой океанический дрейф существует в Восточной Арктике постоянно. Попав в него, станция СП-22, высаженная на ледяном острове еще в 1973 году, работала восемь (!) лет.

Многие наблюдения на СП стали полным откровением.

Оказалось, например, что летом температура воздуха на высоте 20 километров градусов на пятнадцать-двадцать выше, чем на юге нашей страны. Почему? Пока неизвестно.

Оказалось, что в летние месяцы каждый квадратный метр поверхности арктических льдов получает раза в полтора больше тепла, чем такая же площадка под Ленинградом. Арктика фактически получает достаточно тепла, чтобы растопить весь лед Полярного бассейна. Почему же он не тает? Да потому, что незагрязненная поверхность льда отражает около 90 процентов солнечной радиации.

Кстати сказать, эти наблюдения позволили предложить новый метод создания аэродромов на станциях СП. Достаточно посыпать лед каким-нибудь черным порошком, как его таяние резко убыстрится. Образуются так называемые «снежницы», а потом и целое озеро на дрейфующем льду. Осенью оно замерзает — аэродром готов. Не надо взрывать торосы, не надо долго и мучительно работать ломами, кирками...

На СП-1 хозяйственный Иван Дмитриевич Папанин упрятал скоропортящиеся продукты глубоко в толщу льда, а потом сокрушался: «Сегодня испытал большое огорчение. Обследовал «холодильник», разрыл пещеру, где лежат мясо и рыба. Когда открыл, в нос ударил тяжелый запах разложения. У меня руки опустились: все наши надежды на свежее мясо рухнули. Это солнечные лучи, проникая через толщу льда, повредили наши пищевые запасы».

А через 25 лет начальник СП-11 Николай Николаевич Брызгин писал: «Кажется парадоксальным — кругом лед, а мясо сохранить на дрейфующих станциях трудно. Уж чего только полярники не придумывали: под снегом держали, в торосах укрывали, на ветру для обдувания оставляли. Если положить мясо в ледяную яму, то она быстро наполняется водой. Если укрыть в торосах, то лучи солнца, проникая сквозь лед, нагревают мясо, как в парнике. Закрывали торосы брезентом, но все равно лучи солнца проникали снизу, отражаясь от воды. Мясо портилось...»

С теорией о безжизненности Центральной Арктики покончено. Уже наблюдения на СП-1 показали, что толща вод Арктического бассейна «населена» зоопланктоном. Тогда же у 88-го градуса северной широты видели нерпу. В дальнейшем различных ластоногих наблюдали в высоких широтах неоднократно, а во время дрейфа СП-16 любителям-рыболовам удалось поймать (на удочку!) более восемнадцати тысяч (!) рыб.

Теперь твердо установлено, что жизнь в Арктике существует везде. На побережье Ледовитого океана обнаружено около восьмисот видов только цветковых растений, не считая мхов и лишайников. В самом центре Арктики советские полярники много раз видели медведей и песцов, белух и нарвалов. Здесь обнаружено около тридцати видов рыб и не менее двадцати видов птиц. Во многом загадочная еще розовая чайка всю зиму, вероятно, проводит среди льдов Центрального Арктического бассейна и только на лето прилетает выводить птенцов в устья Индигирки и Яны.

Верно, что миф о стране вечного безмолвия, о ледяной пустыне давно развенчан. Верно, что человек раскрывает тайны Арктики и обживает высокие широты. Только не нужно думать, что профессия «полярник» стала менее героической, что Арктика изменилась, стала «теплой». Трудно работать на береговых станциях — морозы, пурги, полярная ночь, тоска по дому... Но еще труднее на дрейфующих. Главное — постоянное чувство опасности. Вот сейчас, в любую минуту — с грохотом или бесшумно — зазмеится трещина у твоих ног, под домиком, в котором ты живешь, и разверзнется вдруг черная бездна.

Начальник СП-3 Алексей Федорович Трешников записывал в дневнике: «Все же домики — удобная штука: бушует метель, несутся тучи снега, сдираемого с поверхности льда, а в них тепло, светло и уютно. Правда, далеко не безопасно: ведь в любой момент и в любом месте может произойти новый разлом льдины... Слышен страшный шум подвижек льда и торошения... Странно, при ветре торосит, в штиль тоже торосит, при прохождении циклона торосит, при антициклоне торосит...»

От первой до двадцать восьмой не было почти ни одной дрейфующей станции, которой бы удалось избежать опасных торошений и подвижек.

Льдина СП-7 раскололась... в день открытия станции. Льдину СП-5 за год дрейфа ломало 25 раз. Льдину СП-6 раскрошило так, что станцию пришлось немедленно эвакуировать. Да что там льдины — они всего лишь скорлупки при их трехметровой толщине. На отдельные «кубики» раздробило ледяной остров СП-19, а ведь его толщина была более тридцати метров.

Суровые испытания выпали на долю участников дрейфа СП-14. Дневник начальника станции Юрия Борисовича Константинова:^[39]

Станция неуклонно двигалась к архипелагу Де-Лонга. Расстояние все сокращалось, и вот 24 ноября, впервые за семь месяцев дрейфа, на горизонте показалась земля.

Участники экспедиции Де-Лонга заметили остров Жаннетты, находясь севернее его на 90 километров. Станция подходила к острову с юго-востока. СП-14 приближалась к острову зимой, в наступающей полярной ночи, и, естественно, землю заметили со значительно меньшего расстояния.

Во второй раз, в другом веке, к острову вместе с дрейфующим льдом подходили люди. Никто не мог с уверенностью сказать, как сложится судьба станции. Не вызывало сомнений только то, что дрейф в районе архипелага не будет легким.

25 ноября до острова оставалось 15 километров. Близость острова стала сказываться на дрейфе льдины. Как правило, дрейф льда очень «чутко» реагирует на ветер. Усиливается ветер — скорость дрейфа возрастает, стоит ветру стихнуть — дрейф прекращается. Направление движения льда тоже зависит от ветра. Обычно дрейф отклоняется от направления ветра вправо на 30—45 градусов. Это отклонение связано с влиянием на движущийся лед силы вращения Земли. Такая связь ветра и дрейфа отмечалась до момента сближения с островом. А вот теперь дрейф совершенно не подчинялся ветру. Льдина вдруг останавливалась, хотя ветер продолжал дуть с прежней силой, затем медленно начинала двигаться, останавливалась снова... 27 ноября, несмотря на свежий (7 метров в секунду) северо-восточный ветер, льдина вдруг остановилась. Трос с грузом, опущенным на дно, стоял вертикально, не отклоняясь. Сутки простояли неподвижно, и, только когда ветер зашел к северу, льдину медленно понесло на юго-запад. Дрейф был слабый, льдина двигалась неравномерно, толчками. Пройдет немного, остановится, через два-три часа дрейф возобновляется, и снова остановка. Казалось, на пути у нас стояла преграда, которая мешала продвижению поля станции. Такой преградой был остров Жаннетты. Изменение дрейфа не могло не сказаться на состоянии льдины. С восточной стороны возникали торошения. Сначала шум торошений был слабым, но постепенно зона сжатий приближалась к станции. Неприятный глухой хрустящий звук, напоминающий шум гигантских жерновов, приближался с востока. Льдину несколько раз слабо толкнуло, и все стихло. Западная и северная части льдины были целы, а от восточной оторвало изрядный кусок. Пострадала взлетно-посадочная полоса — длина аэродрома сократилась вдвое. Трещина прошла рядом с домиком радиостанции, отколола склад с продуктами. Площадь льдины сократилась на треть.

На наше сообщение о новом разломе из института пришел приказ о сокращении состава станции. На станции оставляли десять человек. Экспедиционную группу и аэрологов необходимо было вывезти на материк. На оставшуюся часть полосы мог сесть только маленький Ан-2.

Полеты ночью над дрейфующими льдами на одномоторном самолете связаны с большим риском. Найти посадочную площадку в темноте невозможно. Вынужденная посадка может окончиться серьезной аварией,

поэтому полеты ночью вне трассы запрещены. Ввиду исключительных обстоятельств — необходимости эвакуировать людей — летное руководство экспедиции разрешило выполнить несколько рейсов...

Каждый, наверно, еще надеялся, что вдруг что-нибудь произойдет, приказ отменяет, что это просто недоразумение. Но приказ действовал. Глухо захлопывалась дверца, пилот на прощание махал рукой и поднимал машину в воздух. Остающиеся чувствовали себя неловко. Но ведь никто не был виноват в том, что работы сократили. И никто не мог сказать, что ожидает оставшихся темной полярной ночью...

Не прошло и недели после последнего разлома, как снова трещина. Еще один кусок откололо. Трещина прошла рядом с жилым домиком и соединилась с покрытым тонким льдом каналом, возникшим после разлома 30 ноября. От аэродрома осталась полоска длиной в 300 метров. Узкая, шириной всего в два сантиметра, трещина отделила домики радистов и метеорологов от лагеря. Через два дня при очередном сжатии трещина разошлась. Оставлять радиостанцию на оторванном куске было опасно. Перевозка заняла целый день. Теперь радиостанция и домик метеорологов стояли в самом центре льдины. Перенесли радиомачты и метеоплощадку.

После переезда жизнь на станции около трех недель шла относительно спокойно. Слово «относительно» имеет тот смысл, что само по себе ожидание и неизвестность, когда, где и в каких масштабах случится очередной разлом, требует определенного напряжения сил. Не проходило ни одного дня, чтобы с какой-либо стороны льдины не было слышно шума торошений. Постепенно по краям льдины выросли валы торосов. При очередном сжатии вал торосов с неприятным скрежетом и приглушенным писком напал на льдину. Куски льда громоздились друг на друга, вал рос на глазах, наконец льдина не выдерживала его тяжести. Обломившийся кусок погружался в воду, вал немного оседал, затем снова начинал свое движение. Постепенно торошение замирало, чтобы через некоторое время начаться в другом месте. Ощутимее стали толчки. Раньше, когда льдина была большой, толчков мы не замечали. Сейчас, находясь на небольшом обломке, мы отчетливо ощущали все сжатия.

Наступило самое глухое, самое темное время года. Солнце не показывалось совсем. Горизонт круглые сутки был темным. Только иногда небо озарялось холодным светом полярного сияния.

Последний день декабря посвятили подготовке к встрече Нового года.

Первый тост за уходящий год. Каким он был для «четырнадцатой»? Можно подвести итоги девяти месяцев дрейфа.

Льдина станции уменьшилась в шестьдесят раз, сейчас ее площадь едва превышает две десятых квадратного километра. На две трети сократился состав станции. Но все же, несмотря на все трудности, разломы, переезды, станция живет и наблюдения продолжаются. А самое главное, ни один из нас не спасовал перед трудностями, не посетовал на тяжелую работу.

В январе, как мы и ожидали, дрейф изменился на северо-западный, льдина стала приближаться к острову, и снова начались разломы. 5 января оторвало еще один кусок с восточной стороны льдины. Аэродром уменьшился на 50

метров. Оторвало и унесло ту часть льдины, где раньше стояли домики радистов и метеорологов. Трещина прошла под полозьями домика, подготовленного к отправке. Едва успели оттащить его ближе к центру, как этот кусок вместе с небольшим запасным складом продуктов я двенадцатью баллонами с газом развернуло и унесло.

Ночь надоела. В темноте очень трудно ориентироваться, особенно во время разломов. Не видно всей картины разрушения, переезды приходится проводить «на ощупь», по памяти.

23 января до острова оставалось 20 километров, 24 января — восемь с половиной. Вечером 24 января льдина снова лопнула. Трещина прошла по юго-восточной части, отделила гидрологическую палатку, склад с продовольствием. Начавшаяся метель приостановила эвакуацию. В темноте при снегопаде наводить переправу через расширяющуюся трещину было опасно.

26 января сжатия продолжались целый день. Оторванный накануне кусок весь переломало. Вал торосов смял палатку, на какое-то мгновение показались расщепленные доски сруба — и все исчезло под глыбами льда. Торошение продолжалось. Вряд ли кто из ребят спал в эту ночь. Толчки, глухой шум торошения, брнчание проводов о стенку домика — все эти звуки мешали уснуть. Время от времени слышалось равномерное похрустывание снега — Толя Быков исправно нес вахту. На улице ночь. Где-то рядом должен быть остров. Пройдем мимо или зацепимся? Только завтра в полдень, когда немного рассветет, можно будет увидеть Жаннетту. Звуки торошения постепенно нарастали, заглушая шум ветра. Около двух часов ночи сильный толчок. Выскочили на улицу. Вся масса на северо-востоке пришла в движение. Торосы приближались к кают-компани. Торошение продолжалось минут пять и вдруг как-то сразу прекратилось. Разошлись по домикам. Только начали раздеваться — подвижки возобновились. С севера пал торосов напал на аэродром. Через полчаса торошение снова прекратилось. Только на западе слышался непрерывный грозный гул.

Не раздеваясь прилег на койку, звуков торошения почти не слышно, можно поспать. В шесть часов утра льдину резко встряхнуло. Послышался скрежет льда. Одеваться не нужно, ноги в унты — и за дверь! Глаза медленно привыкают к темноте, ветер забирается за воротник, бросает в лицо снег. В восточной части разломов нет, а с запада над льдиной нависает какая-то темная масса. Остров!

Приехали! Льдина уперлась в берег.

Луч фонарика выхватывал из тьмы нагромождения торосов, серые скалы острова, пятна снега между камнями. Выпустили ракету. Она ударилась о скалы где-то вверху и рассыпалась звездочками. Да, берег рядом.

Два с половиной месяца СП-14 петляла около острова, и вот наступило нежеланное свидание. В момент встречи льдины с островом дрейф, видимо, был сильным. От удара поле раскололось вдоль. Между аэродромом и лагерем образовалась широкая трещина. Напор льда с востока продолжался, вал торосов рос, сминал бочки с соляром. От окончательного разлома льдину станции спасло то, что напирющие с востока льды давили не прямо, а

вскользь, по касательной, Зрелище было впечатляющее. Сжатые угловатые обломки льда плотной стеной быстро передвигались вдоль льдины, обламывая выступающие края. Но льдина, вернее, оставшийся кусок льдины, с лагерем станции держалась. Что делать? Остаться на льду или уходить на остров? Для переезда все готово. Мешки с запасными комплектами одежды, сани с продуктами, радиостанцией, палаткой подвезены к домику радиостанции. Материалы наблюдений собраны в ящик. Переезд на остров не представлял трудностей. До края льдины все запасы можно отбуксировать трактором. А преодолеть всего 20 метров льда, хотя и всторошенного, несложно. Через тридцать минут будем на твердой земле. Разобьем палатку, продуктов и газа хватит на месяц. Через четырнадцать дней появится солнце. Придет вертолет и спокойно перевезет нас.

Собрались в кают-компанию, быстро обсудили возникший вопрос. Мнение у всех одно: дрейф нужно продолжать. Наскоро позавтракали и принялись вывозить соляр и баллоны с газом из зоны разлома. На востоке разгоралась заря. При дневном свете остров выглядел внушительно. Обрывистые, почти отвесные скалы, прямо над головой уступы и карнизы, глубокие расселины, занесенные снегом. Домики станции рядом с островом казались маленькими и какими-то беспомощными, хрупкими.

Только успели сделать один рейс с соляром, как кто-то из ребят заметил, что льдина начала двигаться. Скалы плавно уходили на восток. «Четырнадцатая» шла на запад в общем ледяном потоке. Стихал шум торошения. К вечеру льдина обогнула остров с юга и вышла на «заостровное» разрежение. Сжатия прекратились. Вокруг плавали мелкие куски льда.

Первое серьезное препятствие было преодолено, станция оставалась работоспособной, а впереди на пути вставала новая земля.

Остров Генриетты уже виднелся. Пока это была безобидная сиреневая полоска у самого горизонта на западе. Но как бы ни протекал дрейф в дальнейшем, какие бы петли ни делала льдина, все равно «четырнадцатой» предстояло пройти где-то вблизи острова. До Генриетты оставалось всего 45 километров, а генеральный курс дрейфа на нее сохранялся.

На следующий день погода испортилась, Замела пурга, низкие плотные облака закрыли звезды. Нет звезд — нет координат. Определили направление дрейфа по тросу. Трос с грузом на конце, опущенный в воду, отклонился на юго-восток, а это значило, что льдина приближается к Генриетте.

31 января, с утра, как и всегда в последнее время, немного поторашивало. Толчки были слабые, едва заметные. Погода стояла пасмурная — сплошная облачность, снег. К обеду толчки усилились, торошение приближалось. Прошла трещина под домиками аэрологов. Вдоль трещины полз вал торосов, он быстро увеличивался. Скрежет и вой заглушали голоса. Гряда торосов подступала к домику с радиотеодолитом. В считанные секунды его сорвало с места, развернуло, антенна описала в воздухе дугу, и четырехтонное сооружение оказалось на боку. Среди перевертывающихся глыб льда мелькали газовые баллоны, мешки с углем, какие-то ящики. Они появлялись на гребне торосов и исчезали навсегда. Торосы приблизились вплотную к кают-компанию, лед под ней лопнул, домики накренились. Трещина прошла под продовольственной

палаткой, между кают-компанией и дизельной. Западная часть льдины тоже пострадала. Трещины отделили помещение лаборатории, оторвали запасы продуктов, перевезенные на эту часть льдины накануне. Начали перетаскивать остатки продовольствия, палатки, газ на самый большой обломок, длиной 150 и шириной 80 метров.

Подвижки продолжались. Льдину обламывало по краям, целая серия узких трещин прошла по основному куску. Работы по спасению имущества пришлось прекратить из-за полной их бесполезности. Было совершенно неясно, куда перевозить, какой кусок продержится, а какой лопнет.

Дрейф продолжался. Продолжались и сжатия. Они возникали периодически, ко по мере продвижения льдины на запад ослабевали. Через двенадцать часов миновали остров Генриетты. Льдине удалось пройти архипелаг, но какой ценой! От некогда обширного ледяного поля остался небольшой обломок, да и тот был разорван трещинами на несколько кусков. В кают-компанию пробирались через трещины, Вокруг станции громоздились пятиметровые валы торосов.

3 февраля над станцией появился Ил-14. Корнилов по микрофону передал, что они попытаются подыскать запасное поле, пригодное для перебазирования станции. Но поиски не увенчались успехом. В радиусе 20 километров не было ни одного поля. Льдина находилась в зоне разломов. В середине зоны резко выделялась широкая восьмикилометровая полоса изломанного, перетертого льда. В центре полосы находился обломок с домиками станции.

Вопрос о перебазировании отпал. Оставалось одно — эвакуация.

6 февраля вечером прилетел вертолет. Командир машины удивленно спрашивал: «Как же вы здесь жили? Тут даже вертолету негде садиться...»

Самым молодым участником дрейфа СП-14 был Виктор Серафимович Рачков. Потом он работал на СП-16, СП-19, был начальником седьмой смены на СП-22 и второй смены на СП-27. В марте 1986 года на СП-27 с Рачковым встретился один из авторов книги.

— Ломает все время, — сказал Виктор Серафимович. — Вот запись за 26 февраля из вахтенного журнала: «Новая трещина стала разводьем. Наш пятак снова уменьшился. Теперь его размеры 400 на 400 метров».

Первоначально их льдина толщиной более шести метров занимала площадь три на четыре километра. Сейчас ближайший вал торосов совсем близко от станции. Между жилыми домиками и ВПП — разводье. Перебираться через него далеко не просто и, разумеется, опасно.

В марте 1986 года СП-27 дрейфовала у 85-й параллели, в полутора тысячах километров от ближайшей земли. Крошечная льдинка, затерянная в бескрайних просторах Ледовитого океана. Крошечная, но родная, советская. Вьется над домиками кают-компания красный флаг Родины. Двенадцать наших соотечественников — самые северные жители Земли.

Как их назвать? Смельчаки? Первопроходцы? Герои?

Рачков отвечает просто:

— Это наша работа.

Они тоскуют по дому — все без исключения.

По этому поводу один известный полярник писал: «Какую испытываешь радость, когда после большого перерыва на станцию прилетает самолет. Но самая большая радость — это письма. Для всех, кто надолго уезжает из родных мест, письма обладают удивительной силой, а для полярников особенно. Помню, это было на СП-7 в полярную ночь. Один полярник просил товарища прочитать его письмо вслух. Сам он знал текст письма наизусть, но ему хотелось его еще и послушать. В этом письме не было ничего особенного: «Живы, здоровы... Лялька спрашивает о тебе...», но полярник сидел, закрыв глаза, как будто слушал музыку. В этот миг он перенесся в другой, дорогой ему мир, наполненный особым светом и радостью».

Они тоскуют по Земле. Напишем это слово с большой буквы, это не будет преувеличением. Тоскуют по далекой планете Земля.

Академик В. П. Глушко, размышляя о будущем космонавтики, говорил: «Полезно учесть опыт работы 24 арктических и 23 антарктических экспедиций с ежегодной сменой экипажей. Сравнивая экспедиции на Северный или Южный полюс нашей планеты, характерные экстремальными климатическими условиями, с космической, нельзя забывать, что на Земле отсутствует серьезнейшая проблема влияния невесомости на человеческий организм. Однако в остальных условиях полярных экспедиций даже более суровые. Например, на дрейфующих научно-исследовательских станциях «Северный полюс» полярная ночь длится 5 месяцев, морозы достигают 50 градусов».

В 1977 году в ЦК ВЛКСМ состоялась встреча, посвященная 40-летию первой дрейфующей станции. Собрались полярники: ученые, летчики, моряки, радисты... Впервые собрались вместе начальники всех дрейфующих станций — от первой до двадцать третьей. Не было только скончавшегося за четыре года до этого Михаила Михайловича Сомова.

Поэт Константин Симонов читал на встрече свои стихи, написанные 40 лет назад, — в те дни, когда вся страна с гордостью и тревогой следила за дрейфом Папанина, Кренкеля, Ширшова, Федорова:

Есть в звуке твердых их имен,
В чертах тревожной их судьбы
Начало завтрашних времен,
Прообраз будущей борьбы.
Я вижу где-то вдалеке,
На льду, на утлом островке,
На стратоплане, на луне,
В опасности, спиной к спине,
Одежду, хлеб и кров деля,
Горсть земляков подмоги ждет.
И вся союзная Земля
К своим на выручку идет.
И на флагштоках всех судов
Плывет вперед сквозь снег и мрак,
Сквозь стаи туч, сквозь горы льдов
Земного шара гордый флаг.

Академик и поэт говорят об одном и том же: мужество — вечная профессия.

НАД НАМИ — ПОЛЮС

Может быть, самый фантастический из всех фантастических проектов — путешествие к полюсу под водой. Он был предложен на полтора столетия раньше, чем была сконструирована первая подводная лодка.

В 1648 году появился трактат англичанина Джона Уилкинса «О возможности построения ковчега для плавания под водой. Трудности и выгоды подобного предприятия». Употребление библейского слова «ковчег» вполне оправдано, поскольку Джон Уилкинс был епископом. Кстати сказать, еще раньше он вопреки церковным догмам энергично отстаивал утверждение о том, что Земля отнюдь не центр мира, а лишь одна из планет Солнечной системы, и опубликовал книгу о полете на Луну, считая, что этот наш спутник, возможно, обитаем.

Подводная лодка, по мнению Уилкинса, могла бы иметь «многие выгоды и удобства». В самом деле:

«Она может оказать неописуемую пользу для подводного исследования и открытий».

«Она надежна в отношении льда и большого холода, которые имеют столь важное значение, делая полными опасности проходы вблизи полюсов».

Видимо, в середине XVII века никто, кроме Джона Уилкинса, не думал о путешествии к полюсу под водой. Осуществить фантастический проект первым решился — через 283 года — австралиец Хьюберт... Уилкинс. Он, впрочем, даже не знал о своем замечательном прапрапра... предке.

Беспокойный характер был у сэра Хьюберта. Когда ему исполнилось сорок лет, на вопрос «В каких странах вы побывали?» он ответил: «Везде, кроме Китая». Этот ответ очень близок к истине.

Еще мальчишкой Хьюберт Уилкинс составил план жизни на много лет вперед: двадцать лет он будет путешествовать, затем создаст всемирную сеть метеорологических станций. Сын скромного фермера из Южной Австралии, хозяйство которого вечно страдало от засух и неурожаев, мечтал о возможности долгосрочного — на несколько месяцев вперед — прогнозирования погоды.

Задачу долгосрочного прогноза человечество не сумело решить до сих пор. Первую же часть своего плана Хьюберт Уилкинс явно перевыполнил.

В Англию из родной Австралии он добирался через Индию, Северную Африку и Италию. К 1910 году Хьюберт получил техническое образование и на заре авиации стал летчиком. В технику он был влюблен всю жизнь. Тогда же — на заре кинематографии — он стал кинооператором и во время Балканской войны (1912—1913) разъезжал с громоздкой кинокамерой по позициям на мотоцикле. В 1914—1918 годах работал в арктической экспедиции В. Стефансона, потом два с половиной года провел среди первобытных племен Австралии и на тихоокеанских островах.

В промежутках между этими экспедициями Уилкинс как летчик австралийского авиационного корпуса участвовал в первой мировой войне и за год «успел» получить девять ранений. Побывал в Австрии, Польше, России,

участвовал в двух антарктических экспедициях и в перелете Англия — Австралия (на Крите самолет Уилкинса разбился).

Хьюберт Уилкинс был первым, кто вместе с прославленным американским пилотом Беном Эйелсоном побывал в районе Полюса относительной недоступности. Здесь 29 марта 1927 года они совершили посадку и измерили глубину океана. В мае 1928 года Уилкинс и Эйелсон впервые пересекли на самолете Северный Ледовитый океан от мыса Барроу на Аляске до Шпицбергена. Полгода спустя они уже летали в небе Антарктиды — тоже впервые. А еще через полгода Уилкинс участвовал в полете на дирижабле: двадцать один день — впервые по воздуху вокруг света.

Он торопился жить. Его работоспособность поразительна: для сна оставалось лишь по четыре часа в сутки. Известный норвежский океанограф Харальд Свердруп, друг Уилкинса, писал: «Он обычно говорит, что не любит работать, а потому всегда торопится окончить ту работу, которая у него есть».

Казалось бы, всех этих достижений и приключений вполне достаточно — их хватило бы любому. Но только не Уилкинсу! Его новая идея — плавание к Северному полюсу подо льдом.

Подводную лодку удалось арендовать в США: недорого — за один доллар в год. Лодка была уже списана и пять лет стояла на «кладбище».

Леди Уилкинс торжественно крестила корабль, дав ему жюльверновское имя «Наутилус». Кстати сказать, на церемонии присутствовал внук великого фантаста Жан Жюль Верн.

Несмотря на исключительную опасность предстоящей экспедиции, желающих участвовать в ней было более чем достаточно — сто человек на одно место.

«Наутилус» теоретически мог пробыть под водой 42 часа, двигаясь со скоростью три узла. Это означало, что на пути от Шпицбергена до полюса и обратно ему пришлось бы многократно всплывать среди льдов. Удастся ли найти «окна» открытой воды? Никто не мог дать ответ на этот вопрос. Правда, Уилкинс установил два специальных бура. Предполагалось, что если лодка не сумеет всплыть, то можно будет пробурить лед и высунуть на поверхность дыхательную трубку — шноркель.

Впрочем, все это были только предположения. Реальная дальность подводного плавания не превышала, как пишет один из участников экспедиции, 20—30 миль. Будут ли работать ледобуры, никто не знал — их испытание провести не успели. Дизели то и дело выходили из строя. И вообще, как говорил главный моторист «Наутилуса», «если что-нибудь ломается, так уж не одно, а сразу три».

Корпус подводной лодки можно сравнить с яйцом. Его трудно раздавить, сжимая, но очень легко пробить. Естественно, во льдах риск возрастает многократно.

Хьюберт Уилкинс прекрасно понимал все опасности предстоящего плавания: «Нам следовало бы использовать подводную лодку, специально построенную для нашей работы, а не «Наутилус». Но он был уверен и в другом: «Мы должны попробовать, чтобы положить основание для дальнейшей работы».

Уилкинс и капитан С. Дэннхоуер сделали все, что смогли. «Наутилус», совершенно не приспособленный для ледового плавания, достиг в надводном положении почти восемьдесят второго градуса северной широты, были проведены интересные и важные океанографические работы. 22 августа 1931 года наступил решающий момент — Дэннхоуер отдал команду: «Опустить радиомачту, готовиться к погружению», но тут неожиданно выяснилось, что... потерял руль глубины.

Так и осталось загадкой — то ли окончательно износился металл «уцененной» лодки и руль отвалился во время качки, то ли кто-то в последний момент испугался и почел за благо «переделать» подводную лодку в надводный корабль.

Настойчивому Уилкинсу удалось только засунуть подо льдину нос «Наутилуса», чтобы опробовать ледобур. Увы, он не работал...

Участник этой экспедиции Харальд Свердруп в предисловии к советскому изданию своей книги «Во льды на подводной лодке» писал в 1932 году: «И разве не может случиться, что следующая подводная лодка, которая сделает попытку нырнуть под полярные льды, будет принадлежать СССР?!»

Эти слова оказались пророческими. В 1933—1935 годах советские подводные лодки, выполняя учебные задания на Дальнем Востоке, впервые в истории неоднократно погружались под обширные ледяные поля.

Мало кто знает, что в феврале 1938 года подводная лодка Д-3 («Красногвардеец») была направлена в Гренландское море, чтобы снять с дрейфующей льдины отважную четверку папанинцев. Известно, что эвакуацию первой в мире дрейфующей станции осуществили ледокольные пароходы «Таймыр» и «Мурман» и помощь подводной лодки не потребовалась. Но ледовый поход Д-3, несомненно, останется в истории.

Вот только три записи из дневника командира субмарины Виктора Николаевича Котельникова:

«11 февраля. Шторм продолжается. Волной сорвало два спасательных круга и сходню. Началось обмерзание. Слой льда на верхней палубе достигает толщины 100 миллиметров.

14 февраля. Шторм усиливается. Крен достигает 50 градусов. Густые снежные заряды. Волной накрывает мостик.

15 февраля. Шторм переходит в ураган. Валит снег, и идет дождь. Видимость почти нулевая. Крен достигает 55 градусов. Гигантские волны обрушиваются на мостик...»

Могло случиться, что к дрейфующей станции пришлось бы «проныривать» подо льдом. К этому нужно было готовиться. Погрузившись на глубину 50 метров, Д-3 форсировала ледовую перемычку и через полчаса всплыла на открытой воде. По-видимому, именно В. Н. Котельников впервые в истории осуществил подледное плавание в полярных широтах...

Дизель-электрические лодки времен второй мировой войны могли находиться под водой около 30 часов и проходить за это время до 90 миль.

В январе 1954 года в Америке была спущена на воду первая атомная подводная лодка. Как и полагается, супруга президента, миссис Эйзенхауэр, разбила о форштевень бутылку шампанского. Лодку называли «Наутилус».

Водоизмещение ее — 3800 тонн, мощность атомной энергетической установки — 14 000 лошадиных сил, подводная скорость — 20 узлов. Но главное в другом — у атомных подводных лодок в отличие от дизель-электрических фактически не ограничен срок пребывания под водой.

Из книги командира подводной лодки «Наутилус» Уильяма Андерсона:

Уильям Андерсон.



A n d e r s o n W. R. «Nautilus» 90° North. N. Y., 1959.

Это был как раз тот период, когда США требовалось представить веские доказательства своего научного и технического развития: русские уже запустили свои спутники. Поэтому Оранд спросил меня: «Сможет ли «Наутилус» обойти вокруг света, не поднимаясь на поверхность?» Я ответил, что это вопрос только времени и запасов атомного топлива. Вскоре мы обратились к огромной карте мира, висевшей на стене в кабинете капитана Оранда. Мы говорили о «Наутилусе», о различных подводных маршрутах, которыми можно было бы обогнуть земной шар, а потом о проходе из океана в океан через сам Северный полюс под паковым льдом. Чем больше мы обсуждали последнюю возможность, тем более привлекательной она нам казалась.

Вскоре после этого главнокомандующий ВМФ адмирал Берк выступил перед президентом с предложением относительно выхода «Наутилуса» в экспедицию следующим летом. Президент отнесся к предложению с большим энтузиазмом и полностью одобрил наш план.

Это плавание стало самой засекреченной в мирное время операцией за всю историю. Причины полной засекреченности были следующие: во-первых, «Наутилус», проходя Беринговым проливом, будет находиться очень близко от советских территориальных границ и, возможно, около районов действий советских подводных лодок. Поэтому был определенный риск, хотя и

небольшой, что может произойти какой-то инцидент. Во-вторых, все думали, что будет благоразумнее сначала совершить путешествие, а потом уже сообщить о нем. Как оказалось, только очень небольшое число членов правительства было посвящено в детали этого плавания.

Я как следует продумал и изучил эту идею с технической точки зрения, У меня не было сомнений в том, что «Наутилус» может благополучно проникнуть в Центральную Арктику со стороны Гренландии — Шпицбергена, как мы сделали это в 1957 году. Глубина там была довольно большой. Я знал, что основная проблема должна решаться на другой стороне: в Беринговом проливе и в Чукотском море.

Если досмотреть с полюса, то этот район напоминает огромную воронку с выходом (Берингов пролив), лежащим в южном направлении. Тут лед гораздо более «неправильный», и риск значительно больше, чем со стороны Гренландии. Согнанный к югу, сжатый стенками воронки, то есть Аляской и Сибирью, лед «вздымается» в узком проходе. Он как бы прессуется, слой под слоем, в этом районе, и в результате его толщина здесь гораздо больше, чем около Северного полюса. Помимо этого, глубины в проливе и в Чукотском море очень небольшие, в среднем не более 120 футов — слишком мало для обычных операций подводных лодок. Если подводная лодка в этих водах встретится с мощным, глубокосидящим льдом, она не сможет обойти его. Будет очень сложно решить эту проблему, ведь нужно искать глубокие морские каньоны, чтобы пройти в Арктический бассейн.

Возникал вопрос: сможет ли подводная лодка пройти этим путем, учитывая возможные плохие погодные условия и ошибки навигации?

Все-таки сможет. Я был уверен в этом.

Вопрос, который предстояло разрешить последним: когда нужно начинать плавание — зимой или летом? В течение зимы полярный пак придвигается ближе к узкому неглубокому Берингову проливу, Летом он отступает почти к краю глубоководного Арктического бассейна. Будущие операции могли доказать, что я ошибался, но, зная в то время так мало о ледовых условиях, я считал весьма логичным отправиться в экспедицию летом, сокращая, таким образом, до минимума время пребывания подо льдом на мелководье.

Ориентировочно день выхода был назначен на 8 июня.

Нам был отдан приказ оставаться необнаруженными и, если нас все-таки найдут, скрыть нашу государственную принадлежность.

Мы придерживались постоянно погруженного состояния, только изредка используя перископы. Дно мелководного Берингова моря необыкновенно плоское. Ученые объясняют это осаждением ила в течение нескольких тысяч лет. Ил откладывался, когда куски льда, содержащие частицы земли, отрывались от суши, дрейфовали в море и таяли.

Поздно «ночью» 14 июня мы встретили наш первый лед. Вначале он был обнаружен электронным оборудованием, затем через перископ мы увидели, как он отражает солнечные лучи. Лед не был толстым, и его было немного, однако мы уменьшили скорость. Новость быстро облетела корабль, и моряки собрались около электронного оборудования. Для новичков это была первая встреча со льдом, и они смотрели с изумлением. Ветераны, побывавшие в

последнем путешествии, просто ухмылялись: «То же самое, что и в прошлый раз». Конечно, все было так же, за исключением того, что в данной ситуации наше передвижение в мелком Беринговом море было строго ограничено. Мы были зажаты между льдом сверху и плоским дном снизу.

Общую толщину льда, который провел всю свою «жизнь» в открытом море (настоящего полярного пака), можно легко предсказать. Толщину же глыб льда, оторвавшихся от берега, трудно определить. Еще никто не проводил полного исследования, но д-р Лион и я знали, что от побережья Аляски отрывались глыбы толщиной до 60 футов. Но мы ничего не знали о льдах, отрывающихся от берегов Сибири, ближайших к нам сейчас. Ничего, за исключением того, что в настоящий момент мы проходили под огромной глыбой сибирского льда, погруженного на 30 футов ниже поверхности моря.

Я думал о более мелководных участках, лежащих впереди по нашему курсу, и задавал себе вопрос: «Что, если мы встретимся с глыбой льда только на десять футов толще, чем эта?»

Вскоре после этого П. Ерли обнаружил на горизонте мачту. Меня немедленно позвали наверх. Я бросился к перископу, надеясь, что наша рубка, частично выдававшаяся над водой, не была замечена. Мое первое впечатление об обнаруженном объекте было весьма неприятным. Мне показалось, что это подводная лодка, идущая под иноркем. «Но что может делать лодка в таких пустынных местах? — подумал я. — Может ли она быть русской?» Мы быстро сделали все приготовления, готовясь к самому худшему. Но вскоре все вздохнули с облегчением. Мишенью оказалось плавающее бревно с торчащими корнями, что делало его очень похожим на подводную лодку с двумя перископами. Мы находились как раз возле устья реки Юкон и потом часто встречали такие бревна.

После полуночи 17 июня мы увидели в 15 милях впереди острова Диомиды: Большой Диомид, принадлежащий русским, и Малый Диомид — собственность США^[40].

Мы прокладывали наш путь к северу, стараясь держаться на глубине не менее 135 футов. Несколько часов спустя после того, как вошли в Чукотское море, мы увидели на расстоянии 5 миль первый обломок льда. Это была отдельно плавающая льдина размером приблизительно 30×50 футов, возвышающаяся на 10 футов над поверхностью воды. Ее неправильные очертания напоминали парусное судно. Солнце искрилось, отражаясь многочисленными голубыми и зелеными искрами, — зрелище было фантастическим. Вскоре стали встречаться и другие льдины. Мы все время меняли курс, пока не оказалось — в 9 часов 25 минут, — что лед покрывает весь горизонт, насколько хватает глаз. Ничего не оставалось, как погружаться. Я определил необходимую глубину погружения — 110 футов.

Мы шли со средней скоростью, проходя под случайными плавающими льдинами и глыбами. На западной долготе 168 градусов 39 минут мы пересекли Полярный круг. Однако наш радостный подъем, вызванный этим событием, вскоре упал. Глубины начали опасно уменьшаться.

Мы, к счастью, обнаружили, что вокруг чистая вода. Я отдал распоряжение держать подводную лодку на поверхности. Так как мы

находились далеко от земли, риск обнаружения был небольшой. В мелких неизведанных водах Чукотского моря мы могли в надводном положении идти с большей скоростью. Уклоняясь от случайных льдин, мы прошли 90 миль за 7 часов. Наконец в широте 68 градусов 30 минут офицер доложил, что горизонт полностью закрыт льдом. После короткого исследования этого огромного, кажущегося бесконечным ледяного барьера мы пришли к выводу, что это, вероятно, и есть сам полярный пак. «Наутилус» опять погрузился, чтобы поднырнуть под него. Теперь мы не ожидали увидеть дневной свет или открытое море до тех пор, пока не всплывем на другой стороне земного шара — около Гренландии.

Сначала все шло хорошо. Лед покрывал только 5 процентов поверхности и сразу регистрировался нашими сверхчувствительными сонарами. Некоторые из больших глыб имели осадку до 20 футов. Они проходили в 50 футах над нашей рубкой; под килем мы имели добрых 40 футов. Для большинства моряков-подводников это считалось бы излишне тесным «соседством», но мы, имея за плечами предыдущий опыт «Наутилуса», особенно не беспокоились. Действительно, мы чувствовали себя настолько в безопасности, что увеличили скорость до 8 узлов.

После часа наблюдений с помощью направленного вверх сонара, который регистрировал нижнюю поверхность льда, я пришел к выводу, что мы находимся под полярным паком. Мы прошли около 1383 миль подо льдом такого типа в 1957 году и знали его хорошо. Я попросил увеличить скорость до 10 узлов.

В 23.00 во вторник, 17 июня — восемь дней пути от Сиэтла — мой сон был прерван спокойными, но настойчивыми словами лейтенанта Билла Лейлора, которые прохрипел спикер в моей каюте. Лейлор просил меня подняться в рубку. Я поспешил туда, и Билл доложил, что «Наутилус» только что шел подо льдом толщиной 63 фута. Самописец показал, что лед прошел всего в 8 футах над рубкой. Я быстро отдал распоряжения уйти влево и увеличить глубину погружения до 140 футов. Такой маневр вынуждал нас идти на расстоянии 20 футов от океанского дна. Пока мы поворачивала Альфред Чаррет: специалист первого класса по электронике, тихо доложил о двух массивах льда, лежащих прямо по курсу. «Наутилус» находился почти под первым массивом.

Я приказал убавить скорость до минимума. Судя по показаниям радиолокационной станции, массив льда, под которым мы находились, был шириной около мили! За многие годы плавания на подводных лодках мне не приходилось испытывать такого неприятного чувства. Было очевидно, что возникла крайняя необходимость уйти от этого льда. Стараясь говорить ровным голосом, я приказал двигаться вперед.

Неожиданно регистрирующее перышко качнулось вниз; мы все стояли в крайней растерянности. Затем медленно перо вернулось в нормальное положение. Все вздохнули с облегчением. Мы прошли под этой чудовищной глыбой на глубине 25 футов. Но положение оставалось опасным. Наши приборы показывали, что впереди находился еще больший по размерам барьер. Я с недоверием смотрел на показания прибора. В книгах говорилось, что этого не могло быть! Медленно, очень медленно мы двигались вперед. Мои глаза были

прикованы к записывающему перу. Мне захотелось убежать от самого себя, втянуть голову в плечи. Мне бы очень хотелось, чтобы я смог сделать то же самое с «Наутилусом». Маленький мальчик, пытающийся протиснуться через забор, скоро застрянет! Неизбежными последствиями для «Наутилуса» будут серьезные повреждения — возможно, даже медленная смерть всех, кто находится на борту.

Я ожидал скрежета стали о поверхность твердого льда. Регистрирующее перо находилось так близко к линии, указывающей верхнюю точку нашей рубки, что они, казалось, совпадали. Я — уверен, что и все остальные, — обратился за помощью к Единственному Спасителю.

В состоянии агонии мы стойко стояли на своих местах. Никто не двигался и не разговаривал. Затем неожиданно перо, находившееся в неизменном положении, медленно двинулось вверх. Щель между «Наутилусом» и льдом расширялась. Мы осуществили это! Мы прошли на расстоянии всего пяти футов под глыбой льда, настолько большой, что можно было дать каждому мужчине, женщине и ребенку США по 100-фунтовому куску из нее.

Мне понадобились буквально секунды, чтобы оценить ситуацию. Операция «Солнечное сияние» полностью и бесповоротно не удалась. Даже «Наутилус» был не в состоянии пробиться через такой лед и победить. К северу от нас лежали многие мили еще более мелких вод и, возможно, даже еще более мощного льда. Вопросы не оставалось. Единственное спасение — курс на юг. Я объявил о своем решении команде. Я сказал, что мы выйдем из-под пака и пошлем по радио доклад главнокомандующему — адмиралу Берку, запросив дальнейшие инструкции.

Я провел много времени, чтобы написать этот отчет. После стольких месяцев тревог было ужасно досадно рапортовать, что первые попытки показали нашу неспособность пробиться. Было ясно, что нам нужно будет как следует взвесить все обстоятельства. Я постарался написать все как есть, особо подчеркнув свое твердое убеждение, что операция может быть успешно проведена позднее — после того как кромка льда отступит в более глубокие воды. И нам нужно было собрать больше информации. Мир вокруг нас — темнота подо льдом — был так же неизведан, как обратная сторона Луны.

Я информировал старших офицеров о первом этапе операции «Солнечное сияние», утверждая с глубокой уверенностью, что еще одна попытка должна быть предпринята в конце июля.

Я признавал, что нам многое нужно узнать о ледовых условиях, поэтому предложил провести серию детальных и продолжительных полетов над нашим предполагаемым маршрутом на военном самолете с большой дальностью полета. Мои начальники согласились.

В среду, 23 июля, в три минуты после полуночи мы нырнули к югу от Оаху (Гавайи) и выровнялись на крейсерской глубине. К моему большому удовлетворению, операторы гидролокатора заметили дельфинов, кувыркавшихся невдалеке от нас. Это было хорошим предзнаменованием.

Наш реактор, могущественный источник энергии, который вез нас, давал свет, готовил еду и брил нас, работал тихо и величественно. Вахтенные наблюдали за показаниями приборов. Наш мир был миром безграничной веры —

веры в оборудование, веры в законы физики, веры друг в друга и в Него, руководящего нашей судьбой в неизвестных морях впереди...

Проблема, возникшая перед нами в неизведанном, непромеренном Чукотском море, была почти та же, что и в первом плавании: найти достаточно глубокую воду, чтобы проскользнуть подо льдом и идти к полюсу.

Мы направились к югу, затем к востоку, а затем к северу. И опять нам встретился тупик. Когда туман исчез, мы увидели, что к западу весь горизонт забит сплошным льдом. К северу и к востоку лежали открытые воды. Мы увеличили скорость до 15 узлов и пошли северо-восточным курсом. Я исследовал лед, лежащий к западу от нас. Отдельные части его были угольно-черного цвета. Очевидно, это был береговой лед, образовавшийся около земли, где он и впитал всю эту грязь. Некоторые из глыб неправильной формы были до 40 футов высоты. Это означало, что подводная часть, вероятно, опускалась на 120 футов ниже поверхности. Нечего и говорить, что у меня не было ни малейшего желания зажимать «Наутилус» между этим черным льдом и дном. Такого рода опыт мы накопили в достаточной мере в первом плавании. Мы продолжали плыть у края пака в поисках глубокой воды, И заходили то в один тупик, то в другой.

В середине дня наша радиолокационная станция заметила самолет, и мы ушли под воду. Гидролокатор немедленно отмстил какие-то странные звуки. Стадо моржей окружило нас. По мере нашего продвижения к югу они следовали по пятам, вероятно, удивляясь, что за странное чудовище нарушило их покой.

Наши достижения были невелики. Часто встречались длинные полосы льда, которые северный ветер «вытягивал» из общего массива пака. Все это заставляло нас часто менять курс. Один раз нас зажало между двумя такими «полуостровами», и, чтобы пробиться на чистую воду, нам пришлось выполнить длинный и утомительный обход. Настроение у всех начало падать. Позднее в этот вечер мы опять очутились среди льда в густом тумане.

Спустя несколько часов мы достигли глубокой воды — достаточно глубокой, чтобы обойти даже самые мощные ледяные поля. Когда мы уходили на глубину, я сказал себе: «Ну вот. А теперь вперед, вперед, вперед». Через перископ я в последний раз увидел небо. Было прекрасное утро с полной луной. Поднималось солнце, и дул легкий южный бриз. У всех гидролокаторов встали операторы, чтобы следить за подводным контуром льда. Я неотрывно следил за эхолотом. Он показывал, что дно долины углублялось и расширялось. Я был уверен, что наконец-то мы пробились. Войдя в долину, мы опустились глубже и увеличили скорость до 18 узлов. Казалось, что с шумной улицы мы перешли на свободную автостраду.

Вскоре мы были уже под надежным полярным паком. Сделав все приготовления, находясь на хорошей глубине и имея все оборудование в полном порядке, в 8 часов 52 минуты 1 августа, на 155-м меридиане, я отдал команду: «Лево держать, курс — север». Прямо впереди, на расстоянии 1194 мили, лежал Северный полюс, а еще через 800 миль — край пака Гренландия — Шпицберген. Там мы должны всплыть.

В субботу утром, 2 августа, имея на борту 116 человек, мы шли с крейсерской скоростью на глубине 400 футов курсом 000. Всего 44 часа отделяло нас от цели путешествия — точки, о достижении которой не мечтал ни один моряк. Лед над нами был почти сплошным и на редкость неровным: при средней толщине от 10 до 15 футов его выступы иногда опускались до 65 футов.

По мере нашего продвижения все дальше под пак я думал: «Где находится место, откуда не возвращаются? Здесь? Или через сотню миль? На расстоянии дня пути? Возможно, на самом полюсе?» Честно говоря, я не знал. Но предполагал, что, вероятно, это будет Полюс недоступности — географический центр ледяного пака, находящийся на расстоянии около 400 миль от истинного полюса. Настроение у всех улучшилось. Мы достигли глубоких вод под паком, и все почувствовали, что это и есть дорога домой. Скорость увеличили с 18 до 20 узлов.

Хотя большинство из нас рассматривало Северный полюс как заманчивый объект, наша основная задача заключалась в том, чтобы пройти из Тихого океана в Атлантический, проложив новый Северо-западный проход. Действительно, с точки зрения возможного использования компаса было бы разумнее избежать полюса, обойти его на более низкой широте. Однако путь через полюс был самым коротким и быстрым. Кроме того, кто бы смог устоять перед искушением, когда Северный полюс был так близко?

Д-р Лион неотрывно следил за показаниями гидролокационного оборудования, отмечая контур нижней кромки льда. Его новые приборы давали гораздо более детальные показания, чем приборы, которые использовались нами в 1957 году. Благодаря этому мы узнали, что толщина пака намного больше, чем мы определили тогда, и что подводная часть валов торошения (они образуются, когда два массива льда напозают друг на друга) опускается до глубины 100—125 футов. Приборы д-ра Лиона собирали каждый час больше информации о ледовом покрове, чем было ранее получено за всю историю.

На широте 83 градусов 20 минут мы прошли географический центр области ледяного пака — Ледяной полюс, или Полюс недоступности. 3 августа в 10.00 мы пересекли 87-ю параллель, побив наш прошлогодний рекорд. С каждой новой пройденной милей мы приближались к полюсу, как никакой другой корабль в истории. В двух шагах от полюса на «Наутилусе» началось радостное оживление. Каждый член экипажа был горд тем, что находился на борту такого корабля...

Когда мы достигнем полюса, конечно, никто не будет звонить в колокола и не будет никаких торжеств. Только наши приборы смогут указать, насколько близки мы к нему. Я отдал распоряжение проложить курс как можно точнее (с точностью до минуты).

Часы на «Наутилусе», которые все еще стояли по времени Сиэтла, показывали 19.00. Наш атомный двигатель, благодаря которому мы прошли более 124 000 миль, работал отлично, скорость по лагу была более 20 узлов, глубина — около 400 футов. Наш высокочувствительный гидролокатор показывал, что бесконечный ледяной пак имеет толщину между 8 и 80 футами.

В миле от полюса я попросил сообщить мне, когда до него останется 0,4 мили. Индикатор расстояния двигался быстро, это было дело секунд. Вся команда «Наутилуса» собралась в кают-компани.

Я взял мегафон и сказал: «Говорит капитан... Через несколько мгновений «Наутилус» осуществит давнишнюю мечту человечества — достижение Северного географического полюса на корабле. С Божьей помощью менее чем через два дня мы отметим еще один знаменательный факт — завершение быстрого сквозного прохода из Тихого океана в Атлантический. Расстояние до полюса сейчас 0,4 мили. Приближаясь к нему, давайте молча поблагодарим всех за молитвы, которые были с нами во время этого замечательного путешествия, и отдадим дань тем, кто пытался совершить это, придя к победе или потерпев поражение».

Наступило молчание, слышно было только, как работают приборы.

Плавание успешно заканчивалось. «Наутилус» достиг Северного полюса 3 августа 1958 года, а еще через двое суток, пройдя за 97 часов 3300 километров, вынырнул в Атлантическом океане.

Рассказ Андерсона достаточно откровенен. Читателя удивит, наверное, как уживались мужество и нелепая мнительность, как мирно соседствовали на борту «Наутилуса» современный атомный реактор и вера во всевышнего. Пожалуй, это скорее дань традиции. А осторожность командира вполне понятна. Любая оплошность грозила непоправимой бедой.

Лев Михайлович Жильцов, командир первой советской атомной подводной лодки «Ленинский комсомол», побывавшей на Северном полюсе, рассказывал авторам:

«Конечно, самым трудным во время похода к полюсу было всплытие. Подо льдом мы плавали уже неоднократно. Но всплывать в таких сплоченных льдах пришлось фактически впервые.

По плану мы должны были подняться на поверхность и передать донесения в штаб флота. Но первая попытка не увенчалась успехом. Мы искали подходящую полынь и, казалось, нашли. Но когда начали продувать балласт и подниматься с глубины, «вверхсмотрящий» успел заметить в перископ, что по краям полыни «свисают» огромные ледяные «сосульки», а в самом центре плавает одинокая льдина.

Мы прошли под полыньей, измерили ее размеры, вернулись задним ходом, а потом всплыли.

В районе полюса мы всплывали еще один раз. Полынья была очень маленькой, корабль с трудом мог втиснуться в нее. Когда всплыли, более трети кормовой надстройки осталось подо льдом. Я дал самый малый ход. Корма вышла из-под льда, а нос уперся в ледяной «причал».

Прямо с борта мы перекинули трап на арктический «берег», и весь экипаж по очереди сходил в увольнение на полюс. На одном из торосов водрузили красный флаг. А потом кое-кто даже покатался на коньках и на лыжах...»

Теперь уже десятки, а может быть, и сотни раз подводные лодки побывали на полюсе.

Хьюберт Уилкинс успел увидеть осуществление своей мечты.

До конца его дней жил в нем дух первопроходца, и до конца дней был он предан Арктике. Когда пропал без вести самолет С. А. Леваневского, Уилкинс — единственный из иностранных летчиков — многократно вылетал на его поиски.

Сэр Хьюберт — так его называли друзья, а их было много во всем мире — умер в 1958 году. Спустя полгода американская атомная подводная лодка «Скейт», всплыв в районе полюса, выполнила его последнюю волю.

Подводники сошли на лед, вынесли стол, накрытый зеленым сукном, и бронзовую урну. Штормовой девятибалльный ветер смешал со снегом и унес прах Хьюберта Уилкинса...

СНОВА ПУНКТИР САННОГО СЛЕДА

Над Северным полюсом пронеслись дирижабли, на полюс сели самолеты. А потом на лед, покрывающий вершину Земли, сошли люди с борта всплывшей подводной лодки.

Использував могучую технику, человек словно бы обманул природу: не по льдам, а над ними или под ними. Или вместе со льдами — на дрейфующих станциях, где стоят теплые домики, куда можно завезти пианино, а на Новый год и зеленую елку...

Ну а по льдам? По-видимому, Кук и Пири были только в районе полюса. Неужели никто так и не дойдет по льдам до первой вершины Земли? И неужели прав известный советский исследователь вод и льдов Арктики Н. Н. Зубов, который еще в 1948 году писал: «Безвозвратно минули дни, когда отважные люди на санях, запряженных собаками... устремлялись в неведомые им северные дали, умирали от цинги и переносили невероятные лишения, не достигнув желанной цели»?

Цинга ушла в прошлое — это точно. Неведомых далей тоже, согласитесь, на Земле нет. Но остались желанные цели и лишения, которые надо преодолеть на пути к ним. Остались мужество, отвага и надежда проверить себя в тяжелой борьбе.

Ален Бомбар победил волны Атлантики. Эдмунд Хиллари и Тенсинг Норгей — Эверест. Сэр Вивиан Фукс на вездеходах пересек Антарктиду. Все это происходило на поверхности матушки-Земли в пятидесятые годы.

Льды Арктики, грохочущие дрейфующие льды, ждали новых героев.

Стихия! Ты ждешь? Человек продолжит борьбу и в новом раунде вырвет победу.

1964 год. Объявлено, что норвежцы собираются пересечь Северный Ледовитый океан на собачьих упряжках.

Начальник экспедиции Бьёрн Стайб: «Мы ставили перед собой прежде всего спортивные цели. Это здорово — показать себя способным преодолеть трудности в таких условиях, когда полагаешься только сам на себя. Каждый, отправляясь в наше путешествие, должен иметь мужество, ибо экспедиция может закончиться катастрофой».

До начала полюсного похода Бьёрн Стайб, как некогда Нансен, пересек на лыжах ледниковый щит Гренландии. Он побывал на американской дрейфующей станции «Арлис-2». С учетом опыта предшественников были разработаны пищевые рационы, подготовлено специальное снаряжение, на аукционе в Гренландии закуплены собаки. Участники экспедиции тренировались в горах Северной Норвегии.

Стайб изготовил сани собственной конструкции — комбинацию нарт и каноэ, — которыми очень гордился. Во время испытаний их с грузом до двухсот килограммов сталкивали вниз по заснеженному скальному склону. Бывало, они летели кувырком и... выдерживали!

Предполагалось, что норвежцы стартуют с военной базы Алерт (остров Элсмира), пройдя через дрейфующую станцию «Арлис-2», достигнут полюса, а затем будут двигаться либо к Шпицбергену, либо к советским берегам: Земле Франца-Иосифа или Северной Земле.

Норвежцы молоды. Бьёрну Стайбу — 25 лет, самому младшему — 19, а самому старшему — 31 год.

Мудрый первопроходец Амундсен говорил, что подбор команды — единственное дело, на которое нельзя жалеть времени. В свои экспедиции он не брал людей моложе тридцати лет. Он ждал от товарищей не только профессионального мастерства, не только здоровья и физических сил, он искал в них человеческие добродетели: жизненный опыт, терпение и терпимость, умение переносить страдания, умение подчинять себя делу и умение подчиняться.

Однако, может быть, все изменилось — и люди и Арктика? Нет, люди не изменились, а Арктика не изменилась. Еще многие и многие будут использовать опыт Руаля Амундсена...

Старт, намеченный на первые числа марта, пришлось задержать из-за болезни радиста Флёттума. Он, единственный в экспедиции, говорил по-русски и должен был обеспечивать радиосвязь в советском секторе Арктики.

Только 19 марта 1964 года одиннадцать человек с десятью собачьими упряжками вышли к полюсу. Им сразу же пришлось столкнуться с трудностями: нагромождения торосов, пятидесятиградусный мороз с ветром. На следующий день, когда температура еще понизилась, сани Стайба не выдержали, они в буквальном смысле рассыпались.

Пришлось возвращаться. Возвращение — делу не помеха. Известно, что Нансен и Иохансен дважды возвращались на «Фрам», чтобы улучшить свои сани. Но Стайбу пришлось не улучшать нарты, а делать их заново. Из толстых досок, которые норвежские парни добыли на военной базе, были сооружены обычные эскимосские нарты.

В эти дни от сердечного приступа скончался базовый радист экспедиции, прославленный Торстейн Робю. В годы второй мировой войны он был участником Сопротивления, получил медаль «За храбрость» и высшую английскую награду — орден «За выдающиеся заслуги». После войны вместе с Хейердалом он провел 101 день на «Кон-Тики». Потом работал и с Арктике.

Сердечный приступ случился, когда Робю только что закончил радиосвязь. Ему пытался оказать помощь двадцатилетний Терье Стайб, брат Бьёрна,

получивший перед экспедицией некоторую медицинскую подготовку. Но ничто не помогло.

Потерю Робю горько оплакивали его многочисленные товарищи по эфиру. Они же требовали от канадских властей тщательной и компетентной медицинской экспертизы. Врачи установили: Робю умер от инфаркта миокарда, и трижды подтвердили это, прежде чем прах знаменитого радиста был отправлен на родину.

29 марта новый старт. Основной отряд из шести человек сопровождали два вспомогательных отряда по два человека.

Новые сани весили сотню килограммов, были громоздкими и неповоротливыми. Груз приходилось делить пополам и перетаскивать в два приема. За первую неделю удалось пройти только 65 километров.

13 апреля Стайб радировал: «Я и мои товарищи не в состоянии совершить весь переход... Мы завязли в глубоком рыхлом снегу, и, может быть, придется провести лето на какой-нибудь станции и лишь затем продолжить путь».

Первый вспомогательный отряд ушел назад. Дорога постепенно улучшалась. При 14-часовых переходах норвежцам удавалось пройти до двадцати километров в день.

Бьёрн Стайб еще продолжал верить в успех. 30 апреля он радировал: «Экспедиция не только дойдет до американской станции, но и достигнет Северного полюса до наступления весенней распутицы».

1 мая повернул назад второй вспомогательный отряд. К полюсу шли шесть человек и тридцать собак. Уже где-то неподалеку был ледяной остров «Арлис-2», но из-за постоянного тумана определить точно свои координаты норвежцам долгое время не удавалось.

8 мая — почти неожиданно — они услышали какие-то звуки. В тумане проступили контуры строений. Здесь, на «Арлис-2», на широте 86 градусов 36 минут норвежцы закончили поход. Покорить полюс не удалось.

Из письма Бьёрна Стайба советскому ученому Генриху Анохину: «Вряд ли я стану вновь пытаться достигнуть Северного полюса. Я понимаю дело так, что вследствие постоянно меняющейся ледовой обстановки экспедиция на Северный полюс представляет слишком большой экономический риск, чтобы я мог снова пойти на него. Я вынашиваю теперь планы трансантарктической экспедиции. Удача в такой экспедиции гарантирована тем, что она пойдет по прочному льду, а не по дрейфующему, как в Полярном море...»

Стайб не пошел в Антарктику. А в Арктику пошли другие.

Уолли Херберт, о котором речь пойдет ниже, писал: «Экспедиция к Северному полюсу Стайба была проявлением предприимчивости отважного молодого одиночки. Я не сомневаюсь, что за этой попыткой последуют новые».

Херберт оказался прав.

1967 год. От поселка Юрика (остров Элсмира) стартует на сноумобилях (мотонартах) американско-канадская экспедиция Ральфа Плейстеда.

По гладкому льду пролива Нансена машины шли превосходно, и скорость 50 миль в сутки не казалась большой. Преградой стали восторошенные льды океана. За 38 дней проехали всего 265 миль, а 5 мая поход пришлось прекратить.

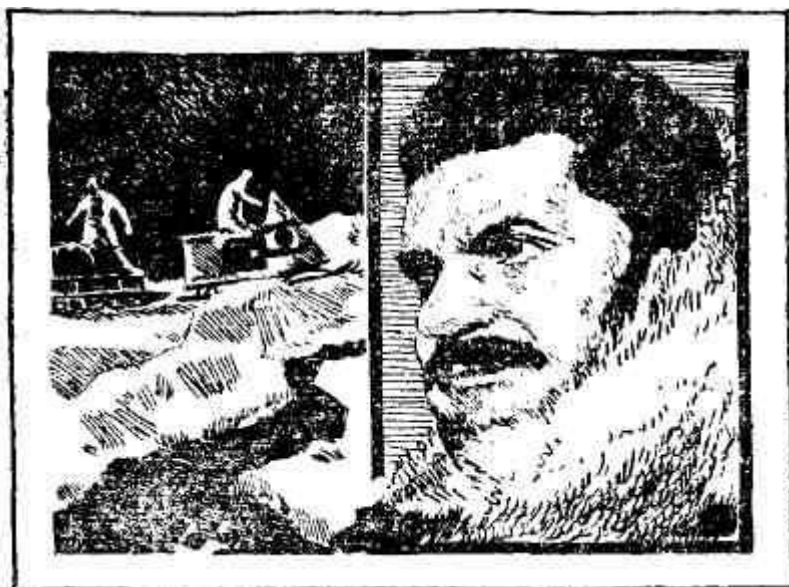
Плейстед писал: «Я тяжело переживал поражение до того момента, пока мы не вернулись назад и люди не напомнили мне, что это была первая после Пири попытка достичь полюса по льду. В этот раз мы побеждены. Но на следующий год мы дойдем до полюса».

Руководитель экспедиции сделал из неудачи полезные выводы. В 1967 году путешественники стремились взять машины как можно более легкие и экономичные. Моторы имели мощность всего 10 лошадиных сил. Однако выяснилось, что этого недостаточно. Стало ясно также, что баки для горючего удобнее сделать более емкими.

После первого старта Плейстед решил уменьшить число участников. Новой отправной точкой должен был стать остров Уорд-Хант, находящийся ближе к полюсу, чем Юрика.

Итак, вторая попытка, 1968 год. Рассказывает Ральф Плейстед:

Ральф Плейстед.



Plaisted R. How I reached the North Pole on a Snowmobile. Popular Science, v. 193, n. 3, 1968, September.

Мы использовали четыре обычных сноумобиля «Суперолимпик Ски-Ду» с двигателем «Ротакс» рабочим объемом 300 кубических сантиметров и мощностью 16 лошадиных сил, которые буксировали грузовые сани. Наш главный механик Уолт Педерсон, бывший гонщик на мотонартах, внес в их конструкцию незначительные изменения.

В условиях арктических холодов обычные пластмассовые топливные магистрали становятся хрупкими. Уолт заменил их. Он установил спидометры и удалил смазку почти с каждой детали, расположенной снаружи двигателя. На гусеницы были установлены грунтозацепы от башмаков для игры в гольф с целью увеличения сцепления с поверхностью льда и снега. Лыжи были усилены

небольшой полоской углового профиля. Заднюю часть сидений мы срезали, поскольку ездим обычно, стоя на коленях, а не сидя.

Но наиболее важным усовершенствованием был дополнительный бак, сконструированный Уолтом и удваивающий нашу заправку топливом. Уолт установил также фильтр, который предохранял топливо от загрязнения.

Большую часть этой работы мы выполнили в нашем базовом лагере на острове Уорд-Хант.

Наша группа поддержки состояла из четырех человек: Джона Мориарти, Джорджа Кавуриса, Уэса Кука и Энди Хортонa. Они находились во фьорде Танкуэри, за много миль к югу, где хранились наши основные запасы топлива. С группой временно оставался Джерри Питцл, который должен был присоединиться к нам позже. Они были заняты перекачкой топлива из больших бочек в маленькие, которые легче было доставлять к нам на лед по воздуху.

Уолт и все остальные работали над усовершенствованием сноу-мобилей вплоть до последней минуты.

7 марта 1968 года мы вышли из базового лагеря. От полюса нас отделяли 474 мили. На самом деле нам придется пройти много лишних миль, так как мы должны двигаться по морскому льду, который непрерывно дрейфует с запада на восток.

Был такой мороз (-52°), что Уолту пришлось зажечь кусок тряпки, смоченной в бензине, чтобы разогреть карбюраторы и запустить двигатели. Мы сняли воздухоочистители, чтобы факел можно было держать как раз под карбюратором.

Езда в первый день оказалась такой тяжелой, что нам удалось выдержать всего лишь четыре с половиной часа. Многочисленные гряды торосов достигали 40 футов высоты при ширине до 125 футов. Это самое худшее, что поджидает человека вблизи берега.

Мы были вынуждены продираться через эти торосы, прорубая дорогу во льду топорами и длинными пешнями. Затем нам нужно было засыпать ямы, чтобы выровнять поверхность льда для дальнейшего продвижения.

Нас было шестеро: Жак-Люк Бомбардье, наш разведчик; Уолт Педерсон, который был замыкающим, чтобы никто не отстал из-за какой-либо неисправности в мотонартах; доктор Артур Офдерхейд, наш фотограф и временный штурман; Дон Пауэллек, помощник руководителя и эксперт по электронике; Эрнст Майкл — кинооператор и я. Двое из группы ехали в санях, которые буксировались сноумобилями.

Мы разбили лагерь в 18 часов. Две палатки стояли внутри импровизированной изгороди, устроенной из сноумобилей и саней. Оттяжки палатой, чтобы их не унесло ветром, мы привязали к сноумобилям.

В картонном ящике находились наши первый и второй завтрак и обед. Приготовление еды заняло 45 минут — нам необходимо было только растопить снег, чтобы получить воду, которая смешивалась с обезвоженной пищей.

Пайки содержали приблизительно 5000 калорий в день на одного человека. Мы все принимали витаминные таблетки. Трое из четырех человек, которые прошли весь путь к полюсу, включая меня, потеряли в весе за время

путешествия по 4,5 килограмма. Уолту Педерсону каким-то образом удалось прибавить 4,5 килограмма.

Продвижение вперед было медленным. После трех дней пути горючее кончилось, и мы послали радиogramму нашему пилоту Уэлди Финнсу с просьбой доставить топливо. Он сбросил три бочки, но одна из них разбилась — как раз та, в которой находилось топливо для печи и отопителей. Поэтому мы двигались дальше, используя для приготовления пищи то небольшое количество газа, которое еще оставалось. Чтобы сохранить тепло, доктор, Уолт и я спали в одном мешке. Так продолжалось в течение трех дней. Затем самолет вновь добрался до нас и преподнес чудесный подарок — топливо для печи, для мотонарта и даже несколько бифштексов!

На восьмой день у одной из машин сгорела катушка зажигания. Вышедший из строя сноумобиль мы отбуксировали на большую льдину и там разбили лагерь на ночь.

При этом одна из палаток разорвалась. Мы с Артуром начали сшивать ее. Было так холодно, что за один раз мы могли сделать только по три стежка. Но все таки мы зашили этот разрыв.

Ужасный шторм с пургой вынудил нас остановиться, когда мы были всего лишь в 40 милях от нашего базового лагеря. В течение недели мы лежали по 14 часов в день в своих спальнях мешках.

Я слышал, как торосился лед вокруг нашей льдины. По звуку это напоминало артиллерийский заградительный огонь. Ветры со скоростью более 50 миль в час набрасывались на палатки. Мной овладело беспокойство. Я был уверен, что палатки будут сорваны или случайно загорятся — мы хранили в них топливо. Тогда у нас не было бы никаких шансов выжить.

Мы пытались забыть наши страхи, читая детективные рассказы в газетах или слушая магнитофон. У нас было всего лишь несколько кассет, и мы раз за разом слушали одну и ту же музыку.

Тем временем люди в базовом лагере встревожились: мы уже долго не выходили на связь. Мориарти и Питцл находились на острове Уорд-Хант. Джордж Кавурис, Энди Хортон и Уэс Кук по-прежнему оставались во фьорде Танкуэри, где они откапывали наше топливо из-под снега и льда. Нам был нужен Питцл, потому что он — штурман, парень, который должен точно определить полюс.

Доктор Офдерхейд решил, что он сможет принести больше пользы в базовом лагере, и предложил поменяться местами с Джерри, отказавшись от своего шанса достичь полюса. Он должен был вернуться на базу, как только Питцл сможет прибыть к нам на самолете.

Наконец шторм утих. Уэлди снова мог летать, он доставил крайне необходимый нам газ и катушку для замены перегоревшей. Доктор и кинооператор улетели с ним обратно.

Мы вновь отправились в путь. Это была увлекательная езда, хотя и тяжело было стоять на коленках. Жан-Люк ехал все время впереди, высматривая проходы в торосах и пути проезда по разводьям. Он взбирался на вершину тороса, закуривал и спокойно оценивал обстановку, помахивая дымом. Он либо

выбирал объездной путь, либо высматривал место, где было легче всего проехать через торосы.

Всем нам хотелось ехать безостановочно, чтобы нагнать потерянное время. За неделю после шторма мы прошли приблизительно 60 миль, находясь все еще в 374 милях от полюса.

Погода оставалась ужасной. Одна ночь была такой холодной, что бутылка с шотландским виски замерзла всего лишь в двух футах от моей головы. Мне было страшно подумать, что этот мороз мог бы сделать с моей головой!

Уэлди каждый раз с трудом разыскивал нас, когда он вылетал с припасами. Приемник самолета не принимал сигнала нашего маяка.

2 апреля Дон Пауэллел улетел вместе с Уэлди, чтобы отремонтировать приемник. Возникла бы серьезная проблема, если бы по мере дальнейшего продвижения к полюсу сигнал нашего маяка по-прежнему не удавалось принимать. Дон оставался в базовом лагере, обслуживая связь — нашу линию жизни. Уэлди летал, имея незначительное количество резервного топлива, и не мог позволить себе тратить много времени на поиски.

Возвращение Дона на базу сократило состав нашей группы до четырех человек, которые и должны были довести экспедицию до конца. Мы действительно стали передвигаться быстрее и к 4 апреля прошли точку, расположенную на половине пути, — $86^{\circ}21'$ с. ш., 71° з. д.

Мы были вынуждены пересекать по тонкому льду множество только что замерзших разводьев — от восьми до десяти раз в день. Часто, в то время когда мы проносились через разводья, лед ломался. Только инерция сноумобиля позволяла продолжать движение. Если бы двигатели заглохли, мы бы провалились.

Люди в базовом лагере и во фьорде Танкуэри подбадривали нас. Каждый раз, когда мы сообщали по радио, что позади осталась очередная параллель, они устраивали праздник.

Сноумобили вели себя великолепно. Однако в очень морозные дни приводные ремни выходили из строя — до четырех в день. Они разлетались, как стекло.

Хотя наш ежедневный пробег увеличился, нам необходимо было компенсировать дрейф льда. Однажды мы из-за него потеряли восемь миль.

Джерри Питцл делал теперь очень точные навигационные измерения. Он использовал морской секстант с искусственным горизонтом.

Находясь приблизительно в четырех милях от полюса, мы остановились. Джерри хотел оставаться на одном месте, чтобы производить ежечасные определения по солнцу в течение целого дня и точно наметить путь на последние мили.

Погода, на ваше счастье, оставалась хорошей.

Когда мы достигли точки, которая, как предполагал Джерри, находилась на расстоянии нескольких минут ходьбы от полюса, мы разбили последний лагерь. Вскоре должен был прибыть самолет ВВС США, который подтвердит наше местонахождение. А после того как мы получим радиогамму-подтверждение, приземлится Уэлди, чтобы забрать нас и наше снаряжение.

Самолет-метеоразведчик прилетел и закружил над нами приблизительно час спустя. Я переговаривался с пилотом по нашему маяку, в то время как

штурманы проверяли и перепроверяли наше местонахождение. Затем летчик передал хорошие новости: «Вы на Северном полюсе!»

Нам понадобилось 43 дня, чтобы пройти 474 мили между островом Уорд-Хант и полюсом. Фактически мы прошли 830 миль.

Когда мы летели обратно, я думал о том, что сделало возможным наш успех. Главное — это объединенные усилия, самоотверженная работа всех людей как в базовом лагере, так и на снегомобилях.

Смогли бы мы снова это сделать? Может быть. Арктика — свирепая хозяйка. Если вам удастся, вы можете сказать только, что вам повезло. Но нельзя сказать, что вы покорили ее.

Вот еще несколько подробностей с вершины Земли. Питцл и Педерсон расположились на большом ровном поле, куда мог сесть самолет. Плейстед и Бомбардье на мотонартах с санями, палаткой и маяком направились к точке, указанной Питцлом. Все четверо не сомневались в успехе, но для них (видимо, в связи с более чем полувековой полемикой относительно завоевания «большого приза») болезненно важным было «научное» подтверждение своего пребывания на полюсе — подтверждение с воздуха.

Бомбардье написал на снегу: «90° N». Плейстед включил маяк, который вскоре перестал работать. Плейстед поменял батарейки, маяк стал подавать сигналы, но через три минуты вновь отказал, затем снова ожил.

«В 10.10 я молился о том, чтобы он проработал еще хотя бы 10 минут. Они должны засечь нас», — вспоминал Плейстед. Он стоял с маяком, боясь пошевеливаться. И вот наконец-то гул самолета.

Кто же они — эти первые люди, пришедшие по льду точно к полюсу?

Ральфу Плейстеду в 1968 году было сорок лет, он работал страховым агентом в Сент-Поле. Самым младшим в основной группе был канадец Жан-Люк Бомбардье, тридцатилетний инженер-механик из Монреаля. Джеральд Питцл — ему было 34 года — преподавал географию в школе при университете. И наконец, сорокалетний священник Уолт Педерсон. Как мы знаем из рассказа Плейстеда, Педерсон — бывший гонщик на мотонартах, великолепный механик и инженер.

Начальника экспедиции в его звездный час огорчало только одно обстоятельство — лишь часть команды оказалась на полюсе. «Всякого, кто говорит о четверых, достигших полюса, мы заставим замолчать», — пишет он. Плейстед образно говорит, что экспедиция представляла собой «резинковый жгут», вдоль которого располагались 10 человек, тянувшие к полюсу. В тот или иной момент каждый становился самым необходимым в этой связке.

...В то время как на маршруте остров Уорд-Хант — Северный полюс ревели моторы четырех «Ски-Ду», в огромных пространствах между мысом Барроу и Северным полюсом бежали сорок гренландских лаек, запряженных в четыре упряжки. По льдам Северного Ледовитого океана шли четверо отважных англичан.

Почти через год после завершения моторной эпопеи — 5 апреля 1969 года — они, в свою очередь, ступили на Северный полюс. Накануне начальник

британской экспедиции Уолли Херберт записал: «Успех Плейстеда, как мне думается, ничуть не умаляет наших достижений, ибо наш путь к Северному полюсу шел по самой длинной оси. Мы уже в два с лишним раза превысили расстояние, пройденное Плейстедом до полюса, и нам предстояло идти дальше по другую сторону полюса в восточное полушарие, чтобы впервые пересечь по льду Северный Ледовитый океан».

Согласимся с Хербертом: успех американо-канадского предприятия несколько не умаляет успеха английской экспедиции. Более того, они как бы объединяются, дополняют друг друга, дают пищу для размышлений и сравнений. Сноумобиль и собачья упряжка везут примерно одинаковый груз. Преимущество сноумобилей очевидно: их легко отцепить от грузовых саней и использовать для разведки. Недостатки также видны: поломка детали может стать непоправимой, потеря же собаки — это всего лишь потеря части мощности.

Экспедиция Херберта представляется, однако, особенно интересной не потому, что ее можно сравнивать с экспедицией Плейстеда, и не потому, что она продолжалась 477 дней и по дрейфующим льдам было пройдено фантастически большое расстояние. Она интересна и важна особенно потому, что старинное санное передвижение чрезвычайно полезно сочеталось в ней с современными научными и техническими способами обеспечения — поддержанием радиосвязи, гидрометеорологическим прогнозом, использованием авиации и спутниковой информации о ледовой обстановке. Она была первой экспедицией, участники которой стремились реализовать свои уникальные научные возможности, двигаясь по поверхности малоизученных дрейфующих льдов.

Младшему из участников экспедиции, военному врачу Кеннету Хеджесу, исполнилось незадолго до старта 33 года. Он был единственным из них новичком в Арктике.

Самый старший — тридцатисемилетний геофизик Аллан Джилл — уже десять лет работал в высоких широтах.

— Джилл никогда бы не расстался с Арктикой, — шутит Херберт, — если бы его, как и других людей, не влекли приключения. Поэтому он время от времени покидает полярные районы и... совершает прогулки по Лондону.

Доктору географических наук гляциологу Рою Кернеру было 36 лет. Из них пять лет он провел в Антарктиде.

Самому Херберту было тогда 34 года. За осуществление своей мечты он начал борьбу в 1964 году. В ночь перед выходом с мыса Барроу Херберт записал в дневник: «Мечта, которой я жил, могла и не стать реальностью, если бы не вера в меня родителей и немногих близких друзей, если бы не поддержка моих товарищей».

«Уолли — романтик, но тщательно скрывает этот дефект, — говорят о Херберте друзья. — Свою книгу об Антарктиде он написал сначала белым стихом, а потом переписал прозой».

Итак, с одной стороны, приключение и романтика, с другой... профессионализм. Трое из четверки были, по сути дела, профессиональными

полярниками. За спиной были и опыт, и знание, и желание добиться максимального научного и прикладного эффекта от путешествия.

Советские журналисты спросили Херберта после его возвращения в Лондон:

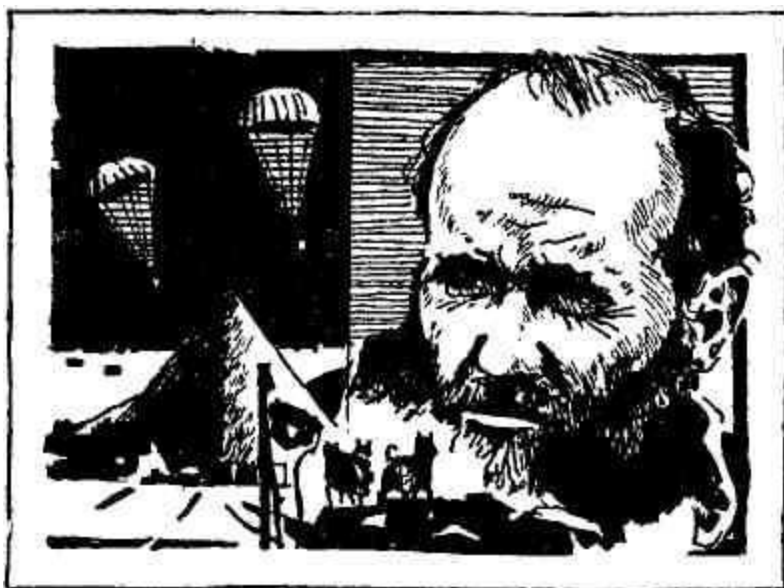
— Удовлетворен ли ваш аппетит к приключениям?

— Эта страсть ненасытна, — ответил Херберт. — Но знаете, я не люблю, когда нашу экспедицию причисляют просто к приключениям. Мои спутники проделали титаническую научную работу. Специалисты были поражены, когда ознакомились с ее объемом. Мы ведь ни на день не прерывали наблюдений, как бы трудно ни приходилось. К тому же мы фиксировали каждый свой шаг, каждую минуту бодрствования и сна. Приключение? Да! Но приключение ради науки.

Они стартовали с мыса Барроу 21 февраля 1968 года. В море Бофорта льды были взломаны. Бесконечные подвижки и торошения постоянно создавали опасные ситуации.

Из книги Уолли Херберта:

Уолли Херберт.



Х е р б е р т У. Пешком через Ледовитый океан. М., Мысль, 1972.

Тускло освещенный северным сиянием надвигающийся ледяной вал напоминал обвалившуюся алебастровую стену. У ее основания бурлило черное море. Когда громадные глыбы соскальзывали вниз и тяжело ударялись о ледяное поле, мы ощущали глухие толчки. Шум становился все громче, а силуэт ледяного вала все выше. Мы чувствовали теперь запах моря. В отчаянной спешке мы побросали груз на нарты и привязали его. В одно мгновение собаки были запряжены, и под громкие крики и проклятия вереница нарт двинулась к усеянному торосами, исковерканному ледяному полю, простиравшемуся к югу от нас.

Впереди себя я видел три луча желтого света, которые подпрыгивали и качались. Каждое, даже шепотом сказанное слово доносилось до меня совершенно отчетливо. Позади я ощущал близость ледового вала и слышал, как он с хрустом перемалывал маленькую полосу гладкого льда, где только что стоял наш лагерь.

Шесть часов подряд мы вели отчаянную борьбу за жизнь, осыпая собак ругательствами, мы подталкивали парты при встрече с невидимыми препятствиями и в бесплодной попытке стремились удалиться на такое расстояние, чтобы только не слышать страшного грохота. Временами казалось, что скрежет ломающегося льда слышен со всех сторон.

К тому времени (10 мая), когда самолеты канадских военно-воздушных сил сбросили им первое месячное пополнение, они прошли около 900 миль.

Погода и ледовая обстановка ухудшились, снег стал глубоким и липким, тучи заволокли небо, Нередко приходилось прорубать себе путь вперед при такой видимости, когда лед, небо и горизонт нельзя различить. Мы продвигались по взломанному льду и торосистым полям. Это был путь, которого мы не видели даже в зоне битого льда у берегов Аляски. Через каждые несколько миль то и дело попадались разводья. В среднем мы проходили всего две мили в день; иногда были вынуждены превращать наши нарты в лодки, чтобы переправить собак и груз через разводья, которые нельзя было пересечь на ледяных плотах или перейти по мосткам из обломков льда, отколовшихся при сжатиях.

Последняя неделя, до того как 4 июля мы разбили летний лагерь на $81^{\circ}33'$ с. ш. и $165^{\circ}29'$ з. д., была самой тяжелой за все путешествие. Мы пытались помогать собакам, которые проваливались в мокрый снег и в лужи талой воды, и в конце концов нам приходилось вытаскивать их оттуда одну за другой. Мы сдвоили упряжки и сами вчетвером тащили сани за постромки, спотыкаясь и надсаживая глотки до хрипоты. К этому времени поверхность плавающих льдин превратилась в настоящий мерцающий лабиринт озерков талой воды и разводий. Местами трещины попадались через каждые 15 ярдов. День ото дня озерки становились глубже, и собаки все менее охотно прокладывали себе путь через них.

...Наш лагерь представлял собой поселок из двух пирамидальных палаток и одной шатровой, на сооружение которой мы потратили пять парашютов из пятидесяти, спустившихся на нашу льдину, когда самолеты сбросили нам летнее крупное пополнение наших запасов. Из пустых ящиков мы умудрились соорудить мебель — стулья и стол.

У доктора Кёрнера была обширная программа гляциологических исследований и изучения микроклимата, Он работал над этим по семнадцать часов в сутки. Утром Фриц вставал первым и каждый вечер последним входил в палатку; он все время передвигался по льдине от одного хрупкого прибора к другому, проводя термическое зондирование сквозь четырехметровый лед под нами и отмечая малейшие перемены ветра и температуры нагреваемой солнцем поверхности.

Кен в неопреновом костюме для подводного плавания нырял на глубину десяти футов. Фриц, пользуясь теодолитом, с большой точностью произвел съемку поверхности, но он интересовался также подводными контурами льдин, и потому Кен попытался сделать несколько снимков фотоаппаратом для подводной съемки.

4 сентября англичане покинули летний лагерь.

Мы двинулись в путь с тяжелым грузом, но, пройдя всего несколько миль, были вынуждены разбить лагерь. На следующий день погода была пасмурной, и мы двигались еще медленнее, прощупывая каждый фут нашего пути. 6-го, не пройдя и 400 ярдов, наткнулись на полосу битого льда, преградившую путь к северо-западу; к тому же Аллан, пытаясь тащить свои тяжело нагруженные нарты, ушиб спину. 7-го нам не удалось продвинуться ни на шаг: битый лед был в непрерывном движении, а ветер дул не в нужном нам направлении. 8-го, решив, несмотря на погоду, выбраться из этого опасного района, мы прошли еще около 400 ярдов. И тут нам пришлось остановиться: Аллан неудачно споткнулся и упал навзничь возле нарт. Когда мы вернулись к нему, то увидели, что его стало сильно знобить. Не могло быть и речи о том, чтобы перенести его в более безопасное место. Пришлось поставить палатку, в нескольких ярдах от нарт и буквально втащить Аллана через рукавный вход и уложить в спальный мешок. К тому времени его начали мучить жестокие боли.

Кен поместился в палатке с Алланом, вприснул ему морфий и уложил поудобнее. Немного спустя он вышел и сказал мне, что, по его мнению, у Аллана смещение диска, хотя не исключена вероятность сильного растяжения связок.

Казалось, больного нужно немедленно эвакуировать. Но против этого возражал сам Джилл. Он мечтал о полюсе и не хотел расставаться с товарищами.

Начальник экспедиции надеялся, что к весне Джилл успеет поправиться. Несмотря на грозные приказы лондонского комитета, он оставил Джилла на льду.

В английской газете «Санди таймс» была напечатана статья репортера, который в те дни находился на американской дрейфующей станции Т-3:

«Несчастный случай с Джиллом вызвал громкую перепалку между Хербертом и лондонским комитетом. Когда комитет отверг план Херберта эвакуировать Джилла следующей весной, Херберт разразился градом упреков по поводу людей, которые «не понимают, какую чушь они городят». В ответ комитет возразил, что Херберт, по-видимому, страдает «уинтеритом» — полярным заболеванием, которое отуманивает сознание и может стать опасным для человека. Для некоторых наблюдателей такой диагноз представляется несколько необоснованным. У Херберта есть свои недостатки — наполеоновские драматические нотки, импульсивность и стремление думать вслух громким ясным голосом, но он, конечно, не потерял рассудка. Он хочет,

чтобы Джилл остался с ними зимовать, потому что Арктика для него — жизнь и любую возможность остаться на льдине, даже если она сулит смерть, он предпочел бы позорной неудаче экспедиции.

Через сутки после того, как было получено распоряжение комитета об эвакуации Джилла, Херберт заметил, что посадочная полоса у лагеря начинает разрушаться. Даже посадочная площадка на более толстой льдине становилась непригодной вследствие сильного снегопада. «Расчистить ее будет адовой работой», — сказал Херберт. На Т-3 мы слышали, как Уолли жаловался на неполадки с ручным генератором, служившим для зарядки радиобатарей. Затем его голос исчез, и дальнейшая связь прервалась. На следующий день, достаточно светлый для наблюдений с самолета, у нас был условлен сеанс радиосвязи с Хербертом, и он должен был сообщить дальнейшие данные об обстановке вокруг лагеря. К несчастью, хотя мы слышали радио мыса Барроу, находившегося на побережье Северного Ледовитого океана в 800 милях от нас, мы не слышали Херберта, работавшего на той же частоте в 150 милях от нас. Но когда посадка стала немыслимой, с радиопередатчиком Херберта произошло «какое-то странное улучшение». В это время Херберт был в прекрасном настроении.

Теперь все было так, как того хотел Херберт. Джилл остается до тех пор, пока Херберт не пожелает, чтобы его вывезли».

Сам Херберт пишет в своей книге:

Джилл — один из самых покладистых людей, с какими мне приходилось когда-либо встречаться; он идеальный товарищ для длительного и тяжелого санного путешествия или для зимнего дрейфа в хижине, отстоящей на 600 миль от ближайшей земли. В критических обстоятельствах он сохраняет спокойствие и уверенность; он работает, не щадя сил, и не стремится к славе. Нашу экспедицию Джилл рассматривает как продолжение того образа жизни, какой он вел в течение последних десяти с лишним лет, и готов скорее рискнуть своим здоровьем, чем согласиться на эвакуацию, вероятно совершенно ненужную.

Он готов заниматься зимой той частью нашей научной программы, которую можно выполнять сидя, и воздерживаться от всякой физической работы, которая могла бы ухудшить его состояние. Но, несмотря на такое ограничение своих возможностей, он, несомненно, будет здесь более счастлив, чем в любом другом месте, и принесет экспедиции значительную пользу, поддерживая своим примером ее моральный дух и помогая в выполнении научной программы.

Я заявил комитету, что выражал и выражаю готовность, — конечно, при его согласии — взять на себя ответственность за эвакуацию Джилла зимой, если в случае рецидива она станет необходимой.

Летчики сбросили, теперь уже в зимний лагерь, около 28 тонн различных грузов, в том числе сборный домик, отапливаемый керосиновой печкой. Вновь

производились самые разнообразные научные работы — гляциологические наблюдения, гравитационные и магнитные измерения...

Алан с нетерпением ждал того времени, когда сможет приступить к своей геофизической программе, которая включала трехчасовые гравитационные и магнитные измерения и промеры глубин океана. Кен уже занялся сравнительным изучением шерсти и синтетических волокон. За лето он измерил множество пар разного рода обуви; теперь он производил тщательное измерение и взвешивание разнообразных видов одежды, которую мы будем носить зимой, и завел дневник, где каждый участник экспедиции должен был записывать надеваемый им предмет одежды и отмечать свои субъективные впечатления. Все мои товарищи с энтузиазмом приступили к энергичным физическим упражнениям, которые должны были поддерживать их в хорошем физическом состоянии. Вероятно, от этих-то тренировок в беге на месте и возникла вечером 20 октября трещина, которая расколола нашу льдину пополам...

Программа Кена по изучению одежды для надлежащего ее исполнения требовала огромного количества времени. Мы должны были, например, просиживать по несколько часов в течение двадцати дней на открытом воздухе или же проводить эти часы в неотопляемой палатке, имея на себе на один комплект одежды меньше, чем это было нужно для сохранения нормального самочувствия. Мы должны были мерзнуть, однако не настолько, чтобы дрожать. Мы охлаждались до такой степени, что начинали коченеть, и Кен снимал показания многочисленных датчиков, которые были спрятаны у нас под одеждой для измерения тепла и влажности.

В проводившуюся Кеном программу психологических тестов входили ответы на несколько стандартных анкет, содержавших в общей сложности около шести тысяч вопросов; эти анкеты мы заполняли несколько раз в течение путешествия. Такая анкета имеет с тестом для определения коэффициента умственного развития отнимала шесть-семь часов. Неизбежно появлялось легкое искушение придавать ответам шуточный характер. Я думаю, что всех нас несколько смущало то обстоятельство, что, пытаясь повторно ответить на одни и те же вопросы, мы почти никогда не могли вспомнить, что мы ответили в предыдущий раз, и испытывали раздражение, представляя себе, как будут веселиться психологи по поводу наших различных ответов.

За семь с половиной месяцев, проведенных на летней и зимней стоянках, благодаря дрейфу льдов они приблизились к полюсу на 420 километров.

24 февраля, находясь на широте 85°20', Херберт и его товарищи снова двинулись в путь.

Утренние сумерки едва начинались. Луны не было. Только Венера помогала нам ориентироваться. Пять миль в первый день нашего бегства на север мы шли по ровному льду.

Аллан был уже в хорошей форме. Во всем, что не требовало нагрузки на спину, он был, вероятно, самым приспособленным из нас.

Фриц шел первым, я вторым, затем Аллан и Кен — последним. Эта очередность не случайна: в прошлом году Фриц и я работали на пару; а за Алланом, на спину которого нельзя было вполне полагаться, следовало еще кому-то идти, чтобы помочь, если у него возникнут затруднения. Аллан, конечно, обещал никогда ничего не поднимать, не напрягаться и ждать, пока мы подойдем и поможем ему. Однако довольно часто издали мы замечали, как он, напрягая все силы, с трудом тянет нарты. Мы подходили к нему, ругали на чем свет стоит. Всякий раз к нему обращались с одним и тем же упреком: «Почему ты не подождал меня, я ведь был всего в пяти минутах ходьбы от тебя».

Аллан смущенно оправдывался — это, мол, не причиняет ему никакого вреда, он приспособился подталкивать нарты без ущерба для себя, не ощущает никакой боли и нисколько не беспокоится за свою спину. И действительно, он ни разу не пожаловался на какие-либо боли.

5 апреля 1969 года через 410 дней после старта они достигли полюса.

Попытка стать ногой на полюс напоминала попытку наступить на тень птицы, описывающей над нами круги. Здесь все в движении — сложном и многократном. Поверхность у полюса, по которой мы шли, в результате дрейфа сама движется по планете, вертящейся вокруг своей оси. Мы стояли приблизительно на этой оси и стоя засыпали, а собаки были усталые и голодные. Мы были слишком утомлены, чтобы отпраздновать наше прибытие на вершину этой сверхгоры, вокруг которой, кажется, движется солнце, описывая привычные круги, как заводной механизм.

Мы вытащили фотографический аппарат, приняли соответствующие позы и сделали тридцать шесть снимков с разной экспозицией. Нам пришлось бодриться, чтобы не казаться уставшими и озябшими. Четыре закутанные в меха фигуры сгрудились и приняли более или менее приличный вид, ибо какое другое доказательство нашего достижения полюса могли мы привезти на родину, кроме фотографии, на которой мы сняты в таких позах?..

10 мая самолет произвел последнее сбрасывание припасов, блестяще выполнив свое задание. На высоте 15 000 футов он принимал сигналы нашего маяка на расстоянии 50 миль от нас, но, спускаясь, терял их, и, как всегда, мы наводили его на себя, прислушиваясь к звукам моторов и указывая направление по радио. В тумане он снизился до 250 футов и, грохоча над нами, в два захода сбросил груз. При каждом заходе самолет показывался нам не больше чем на пять секунд. Командир корабля видел свою цель всего какую-то долю секунды, но все парашюты опустились в пределах лишь сотни ярдов от цели.

22 мая вместо сплошного льда повсюду простирался битый лед, и впервые с лета 1968 года мы ощутили запах моря. Природа внезапно пробудилась. За последние три дня мы заметили на нашем пути сорок три птицы, относящиеся к шести разным видам, наткнулись на свежие следы белого медведя, видели тюленей и стадо из шести нарвалов.

29 мая Шпицберген был совсем рядом. Их льдину проносило мимо острова Литл-Блэкборд.

Продолжая шагать взад и вперед, проверяя состояние льда, я находился рядом с Фрицем, когда мы увидели, что Кен и Аллан взбираются на остров. Мы видели, как две фигуры карабкаются вверх по скалам. Я сразу же пошел за ними, чтобы попытаться заснять на пленку момент выхода на твердую землю, но, поскольку это событие произошло несколько неожиданно, мне не удалось заранее подготовиться к нему: надо было пройти порядочное расстояние, чтобы начать фотографировать. Я старался идти как можно быстрее, но встретился с Кеном и Алланом, когда они уже были на обратном пути. Лед все же не внушал доверия, а совершить второе путешествие на остров только для того, чтобы сделать несколько снимков, было бы слишком рискованно. Пока я размышлял, Фриц крикнул, что лед начал двигаться; всем нам пришлось пуститься бегом к прежнему месту.

Мы благополучно вернулись на нашу льдину, и тут все пришло в движение, В результате нам не удалось запечатлеть на фотографии исторический момент выхода на твердую землю, но Аллан и Кен оказались достаточно предусмотрительными и принесли с собой два куска горной породы — один маленький, оставшийся у Кена, и второй побольше, величиной с чайную чашку, который они передали мне. Это были, по нашим предположениям, обломки гранита. Критически настроенные люди могут подумать, что все это сказки — камни, мол, сохранились у нас от Аляски, и мы тащили их всю дорогу через Северный Ледовитый океан! Единственным подтверждением наших сообщений, пожалуй, будет посылка на Литл-Блэкборд геолога, чтобы он убедился в истинном происхождении гранита.

10 июля первое в истории санное путешествие через Северный Ледовитый океан было закончено на борту английского военного корабля «Индьюренс».

В том же 1969 году попытку достичь полюса предприняла шотландская экспедиция. Х. Симпсон, его жена М. Симпсон и Р. Тафт (все трое опытные полярники) стартовали с острова Уорд-Хант. Они не использовали собачьих упряжек — тяжело груженные парты путешественники тянули сами. Однако за 27 дней похода им удалось преодолеть всего-навсего 90 километров. Вышел из строя радиопередатчик, связь с берегом была потеряна, и экспедиция повернула обратно.

А вот итальянская экспедиция под руководством К. Мондзино в 1971 году закончилась успешно. План итальянцев был приблизительно таким же, как и

план Пири, в экспедиции участвовали эскимосы со своими собачьими упряжками.

«АРКТИКА» ПРОТИВ АРКТИКИ

В начале декабря 1959 года был принят в эксплуатацию первый в мире ледокол на ядерном топливе, получивший название «Ленин». Мощность атомохода — 44 тысячи лошадиных сил — более чем в четыре раза превышала мощность ледокола «Ермак» адмирала Макарова.

В следующем году была обычная работа — ледокол проводил караваны судов по трассе Северного морского пути, А еще год спустя был сделан необходимый шаг к покорению полюса — атомоход ушел в Ледовитый океан, за границы полярных морей. Впервые с борта судна, а не с самолетов высадились на дрейфующие льды зимовщики станции «Северный полюс» — десятой по счету СП. Только в ноябре — в Арктике уже наступила зима — ледокол вернулся в Мурманск. Именно после этого плавания стало ясно: атомоход может плавать в высоких широтах, может бить льды даже зимой, во тьме полярной ночи.

Еще тогда, в начале шестидесятых годов, капитан атомохода «Ленин» Борис Макарович Соколов говорил журналистам: «Понимаете, этот корабль первый способен пробиться сквозь льды к Северному полюсу через весь Ледовитый океан».

Моряки мечтали о полюсе.

В 1975 году в строй вступил второй советский атомный ледокол — «Арктика»^[41].

Тут надо сказать о значении мощных ледоколов для нашей страны. Что такое «продленная навигация»? В самое холодное и темное время, в декабре — январе, выводят ледоколы транспортные суда с норильской рудой. И уже в марте пробиваются к Ямалу с грузами для газодобытчиков. Это и есть продленная, почти круглогодичная навигация.

Теперь попробуем попутешествовать по глобусу. Найдем самую короткую морскую дорогу от Мурманска к Берингову проливу. Она проходит вовсе не у берегов СССР, а много выше — вблизи от вершины планеты. Значит, поход к полюсу — практическая необходимость? Да, практическая необходимость.

...В детстве капитан атомохода «Арктика» Юрий Сергеевич Кучиев думал не о море — о небе. Но сложилось так, что летчиком он не стал. И все-таки судьбу будущего капитана определил летчик — начальник полярной авиации, Герой Советского Союза, заместитель О. Ю. Шмидта по летной части в полюсной экспедиции 1937 года Марк Иванович Шевелев. Перед войной он был депутатом Верховного Совета СССР от избирательного округа, куда входила Северная Осетия — родина Кучиева. Шевелев посоветовал: «Поезжай на Диксон матросом. Там найдешь работу, достойную мужчины. Там найдешь надежных друзей. Найдешь себя».

5 июня 1941 года Юрий Кучиев был зачислен на буксир «Василий Молоков». Даже простой перечень названий судов, на которых пришлось служить Юрию

Сергеевичу, производит впечатление: «Таймыр», «Сибиряков», «Ермак», «Малыгин», «Илья Муромец», «Красин», «Ленин», «Киев», «Мурманск».

Он учился — окончил курсы штурманов малого плавания, потом Ленинградское высшее инженерно-морское училище имени адмирала Макарова. И служил — четвертым помощником, вторым, старшим, капитаном-дублером.

Бросается в глаза одно совпадение: 30 лет с точностью до дня отделили Кучиева — матроса на пароходе с машиной в 400 лошадиных сил от Кучиева — капитана атомохода мощностью 75 000 лошадиных сил. (Совпадений в жизни каждого человека предостаточно. Но видны и удивительны для нас совпадения в жизненном пути тех людей, которыми мы восхищаемся.)

Корреспондент «Правды» спросил Кучиева: «Юрий Сергеевич, наверное, нелегко было добиться своего признания в Арктике, авторитета?» В ответ Кучиев перечислил десяток фамилий ледовых капитанов: «Каждый из них — глыба; если я чего-то достиг, то благодаря им».

Участники полюсного рейса рассказывают, что, когда начался поход и когда встретились в проливе Вилькицкого два атомохода — «Ленин» и «Арктика», капитан Кучиев сказал: «Я очень хотел, чтобы «Ленин» тоже шел к полюсу... Я знаю, Борис Соколов искренне рад за меня».

Пожалуй, полной уверенности в успехе не было. На борту «Арктики» находилась специальная группа водолазов, были взяты запасные лопасти винта. На случай вынужденного дрейфа на ледокол погрузили запас продовольствия на семь с половиной месяцев, теплую одежду, палатки, газовые горелки. Может быть, придется готовить посадочную полосу, чтобы принять самолеты? На борт взяли бульдозер, волокушу, взрывчатку, песок, цемент, доски, бревна. Было расписано даже, кто в случае необходимости останется на зимовку, а кто улетит на Большую землю.

На рейде Мурманска на борт атомохода поднялся начальник экспедиции — министр Морского флота СССР Тимофей Борисович Гуженко. 9 августа 1977 года в 20.00 по московскому времени ледокол «Арктика» снялся с якоря. Курс на мыс Желания, потом к проливу Вилькицкого, затем из моря Лаптевых по 130-му меридиану к полюсу.

Никто не думал идти напролом. Предварительно по долгосрочным ледовым прогнозам был определен оптимальный маршрут — самый «легкий». Во время похода оперативный центр, который располагался на Диксоне, постоянно снабжал «Арктику» необходимой ледовой и синоптической информацией. Самолеты ледовой разведки ежесуточно следили за изменением ледовой обстановки по 130-му меридиану в приполюсном районе. И наконец, постоянно велась ближняя разведка льдов. На борту ледокола «по штату» всегда находится вертолет. На этот раз их было два. Когда из моря Лаптевых вошли в Ледовитый океан, вертолет почти непрерывно висел в воздухе — уходил вперед, возвращался и снова взлетал.

Из дневника участника экспедиции:^[42]

14 августа вечером пересекли 84-ю параллель. В 20 часов 30 минут с палубы ледокола поднялся вертолет с гидрологом Александром Дорофеевым на борту. Пробы в воздухе без малого два часа, вертолет сел на палубу. Саша Дорофеев передал судоводителям подробную ледовую карту с рекомендованным маршрутом. Экипаж вертолета и гидролог пошли отдыхать. Этой ледовой карты хватило только на полтора часа хода ледокола... Около часа ночи вертолет пошел на ледовую разведку. Методично, галс за галсом проходят его трассы впереди атомохода — то слева, то справа от генерального курса. Валерий Лосев не дает судоводителям надежд на облегчение. Ледокол шел, выбирая для форсирования однолетние, наиболее разрушенные таянием ледяные поля.

Из вахтенного журнала:

«15 августа. 08.50. Прошли торосистый участок. Местами включения пакового льда. Работая ударами, прошли торосистую грядку. Заклинило. Используя дифференциальную систему, вышли из заклинивания.

19.50. Застряли в торосе, отходим назад».

Из дневника участника экспедиции:

Как известно, ледокол разрушает прочный лед не ударом форштевня, а продавливая его своей массой: чем прочнее лед, тем большая часть ледокола должна вползти на него, чтобы вызвать разрушение. При этом место разломов льда смещается от носовой части к середине судна. При разрушении очень прочного льда места ломки смещаются настолько далеко от форштевня, что они даже не просматриваются из передних иллюминаторов ходовой рубки. Это создает фантастическое впечатление, будто весь огромный атомоход скользит по льду, как аэросани. Тихое плавное продвижение, когда перед носом судна не видно ни трещины, ни ломающегося льда, ни фонтана ледяных брызг, делает эффект скольжения столь реальным, что кажется, за кормой ледокола не должно быть обычного канала. Но взглянув назад, за корму, где по-прежнему темнеет широкая дорога чистой воды, убеждает, что ледокол не скользит, а крушит эти поля многолетнего льда. Возле средней части ледокола дыбятся стотонные глыбы раздавленного льда.

Последние мили оказались самыми долгими. Из-за тумана судовой вертолет не мог подняться в воздух. Всех охватило нетерпение — скорей! Человек сорок стояли в ходовой рубке. С таким нарушением корабельного устава Кучиев столкнулся, наверное, впервые. По морскому этикету, чтобы хоть на минуту войти в рубку, нужно получить разрешение капитана. А тут... На борту «Арктики» было 207 человек, в том числе 36 «посторонних» — ученых, журналистов и кинооператоров...

Из дневника участника экспедиции:

Вдруг как-то неожиданно, дерзко в эту вокзальную атмосферу ожидания ворвался мощный, низкий, с хрипотцой гудок ледокола. Все застыли, не понимая, что происходит, — впечатление такое, что это ледокол гудит сам по себе. Все застыли в самых нелепых позах. Из этого оцепенения выводит резкий голос капитана: «Прекратить безобразие!» Никто ничего не понимает, а гудок не смолкает. Кажется, что нет ужасно сил слышать его низкий звук. «Прекратить безобразие!» — повторяет капитан. Кто-то кого-то оттаскивает от кнопки звукового сигнала. Оказывается, на нее просто-напросто навалился всей массой тела наш незадачливый коллега. Наступает блаженная тишина. «Кто это?» — спрашивает Кучиев. При всем уважении к Юрию Сергеевичу его вопрос остался без ответа. Вот таким неожиданным образом проявилась у нас давняя школьная солидарность — своих не выдавать. Юрий Сергеевич не обиделся, только что-то буркнул для порядка насчет прикомандированной науки... и засмеялся. Смеялись и мы над комичностью ситуации. Смеялись потому, что надоела тягучая сосредоточенность ожидания.

В половине четвертого остановились, чтобы определить точнейшее местоположение судна по искусственному спутнику Земли. Туман рассеялся. В воздух поднялся вертолет.

Из вахтенного журнала:

«17 августа 1977 года. 4.00. Ледокол вышел на географический полюс. Лед 2—3-летний, паковый, толщина от 250 до 350 сантиметров. Обширные поля, трещины, местами на стыках полей свежее торошение до 4—6 метров. Видимость ухудшилась до 3 кбт^[43] — туман. В воздухе барражирует вертолет.

9.40. По команде руководителя экспедиции, министра Морского флота СССР над Северным географическим полюсом поднят флаг Союза Советских Социалистических Республик, а к подножию флагштока установлена герметическая капсула с текстом проекта новой Конституции СССР. У флагштока также установлен обломок древка флага, который стремился донести до Северного полюса Георгий Седов. По поручению моряков страны это древко донесено до полюса экипажем атомного ледокола «Арктика».

Праздник был в самом разгаре, когда над ледоколом появился самолет ледовой разведки. И неожиданно штурман с мостика через мегафон сказал: «Юрий Сергеевич! На борту Ила Шевелев!» Они снова встретились — моряк и авиатор — советские покорители Северного полюса.

Пятнадцать часов простоял ледокол у вершины планеты. Назад шли новым путем — не в море Лаптевых, а к Земле Франца-Иосифа. 22 августа «Арктика» вернулась в Мурманск. Всего было пройдено 3876 миль, На полюс через сплоченные льды моряки шли 560 миль, с полюса почти столько же: 570. Обратные мили, однако, оказались более трудными — на них потратили времени больше на шесть часов.

А вообще, плавание оказалось рекордно быстрым. По прогнозу специалистов Арктического и Антарктического научно-исследовательского института оно должна была продолжаться двадцать восемь суток. Атомоходу хватило

тринадцати! И еще два рекорда. Впервые на полюсе стояли одновременно 207 человек и впервые 36 женщин. (Впервые здесь побывала и супружеская чета: начальник Администрации Северного морского пути, заместитель руководителя экспедиции Кирилл Николаевич Чубаков и его жена, режиссер студии «Центрнаучфильм» Галина Ивановна Чубакова.)

Когда уже подняли трап, вдруг раздалась команда:

— Убрать арбузные корки с полюса!

Вероятно, никогда раньше вершина планеты не видела арбузов.

Отдав последний приказ на Северном полюсе, Кучиев, наверное, думал не только о своем экипаже. Он думал и о тех, кто по дороге к полюсу, переживая неимоверные трудности, ел кожу сапог и мясо своих любимых собак... Он словно преклонял колено перед самым полюсом — его тишиной, бесконечным простором и первозданностью.

СОЛО К ПОЛЮСУ

«Я хочу бросить вызов пределам человеческой выносливости», — говорил японский путешественник Наоми Уэмура. Он родился в 1941 году в семье фермера в маленькой горной деревушке. Окончил школу, поступил на сельскохозяйственный факультет Токийского университета. Его уговорили записаться в альпинистский клуб. Уговорить-то уговорили, но Наоми первое время не мог подняться даже на Фудзияму, куда ведет протоптанная сотнями тысяч туристов дорога.

«Это было унижительно, я постоянно испытывал чувство огромного стыда», — вспоминал Уэмура.

Сколько людей вот так — из-за своей неловкости, неумелости, слабости, неподготовленности — навсегда еще в детстве бросают занятия физкультурой и спортом. Уэмура не бросил альпинизм, не бросил спорт. Вначале трудно было пробежать даже несколько сотен метров, потом и десятки километров доставляли тренированному телу лишь радость. Тайком от своих товарищей по клубу он уходил в горы, постепенно все больше и больше испытывая удовольствие от занятий альпинизмом.

После окончания университета в 1964 году Уэмура с сотней долларов в кармане уехал в Калифорнию. Накопил немного денег, помогая фермеру во фруктовом саду, и перебрался во Францию, поближе к Альпам. Здесь он устроился работать на горнолыжном курорте, здесь стал классным альпинистом.

В двадцать лет Наоми не мог подняться на вершину Фудзиямы. Прошло пять лет, и одна за другой последовали феерические победы, к которым вели Уэмуру настойчивость и воля.

В июле 1966 года он совершает одиночные восхождения на Монблан — высочайшую вершину Западной Европы (4807 метров) и на грозный пик Маттерхорн (4477 метров). В октябре того же года в одиночку покоряет высочайшую вершину Африки — пик Килиманджаро (5895 метров) и гору Кения (5199 метров).

В январе — феврале 1968 года Уэмура успешно штурмует в одиночку самую высокую гору Южной Америки — пик Аконкагуа (6960 метров) и два других

безымянных пика в Андах. А затем, вновь в одиночку, спускается на плоту по Амазонке — шесть тысяч километров!

В это путешествие он отправился почти не подготовленным. Достаточно сказать, что питался он в основном бананами и пиранией — той самой кровожадной рыбкой, которая, говорят, обгладывает до костей ноги лошади, прежде чем несчастное животное успевает дойти до середины брода.

«Это была настоящая авантюра, — вспоминал о плавании Наоми. — Оглядываясь на то время, я думаю, что это было самое опасное путешествие, которое я когда-либо совершил. И я, конечно, больше никогда не отважусь на такое».

Вернувшись на родину, Уэмура был включен в состав японской гималайской экспедиции и 11 мая 1970 года покорил «третий полюс» Земли — Эверест (8848 метров). Теперь оставалась только Северная Америка. С вершиной этого континента Уэмура «расправился» за неделю — именно столько времени понадобилось ему, чтобы совершить одиночное восхождение на Мак-Кинли (6193 метра). В 29 лет он стал победителем высочайших вершин Европы, Африки, Южной Америки, Северной Америки, Азии и мира.

Но почему почти всегда в одиночку? — спросит читатель. Нам, советским людям, присущ дух коллективизма, слова «в одиночку» нам непривычны.

Уэмура отвечал на этот вопрос так: «Когда дело доходит до приключений, я становлюсь эгоистом. Для меня истинный смысл моих путешествий в радости от свершения задуманного... Я обыкновенный простой человек, как и многие другие; но в какие-то моменты моей жизни всего на несколько минут я могу почувствовать себя чем-то выше этого».

В 1971 году он вновь совершал трудные восхождения в Альпах и Гималаях, а затем, закончив «горный цикл», стал готовиться к полярным путешествиям. Он мечтал самостоятельно пересечь Антарктиду, покорить Северный полюс. К этому времени Уэмура уже прекрасно понимал, что любое «приключение» должно быть тщательно подготовлено. И свой путь к полюсу он начал с одиночного похода... по Японии. 3000 километров за 52 дня — непростая прогулка!

В январе 1972 года японский путешественник побывал в Антарктиде, а затем на десять месяцев поселился среди эскимосов Гренландии. Он привыкал к холоду и льду. Он научился управлять собачьей упряжкой и проехал на ней около трех тысяч километров по северо-западному побережью Гренландии. Он старался освоить весь вековой опыт, накопленный эскимосами, стал «своим» для этого — самого северного в мире — народа, и один из них — старый Инутосоа — официально усыновил Уэмуру.

Венцом подготовки стало новое одиночное путешествие — 12 тысяч километров по Гренландии, Северной Канаде, Аляске.

В марте 1978 года Наоми Уэмура впервые в истории полярных путешествий стартовал к Северному полюсу в одиночку!

Наоми Уэмура.



U e m u r a N. Solo to the Pole. National Geographic Magazine, V. 154, № 3, September 1978.

До заката оставалось совсем немного времени, когда напал белый медведь. Он возник, как призрак, из-за высокой гряды торосов, бесшумно ступая по направлению к лагерю.

Лежа в своем спальном мешке в палатке, я услышал неожиданное рычание собак и уловил в нем нотки тревоги. В Арктике не так много живых существ, которых ездовые лайки инстинктивно боятся: одним из них является человек, другим — белый медведь.

Пока я расстегивая «молнию» спального мешка, лай стал удаляться, и я понял, что собаки оборвали привязь и теперь убегают. Несколько секунд спустя я услышал шаги.

Они сильно отличались от собачьих, были тяжелыми и мощными. Затем я услышал громкое сопение медведя и понял, что медведь рядом, всего в нескольких сантиметрах от меня, по ту сторону нейлоновой стенки палатки.

«Все кончено, — подумал я. — Он меня убьет». И мои мысли обратились к моей любимой жене в Токио. «Кими-сан, помоги мне как-нибудь», — взмолился, и внезапное спокойствие овладело мною.

Скорее всего он меня убьет, но если у меня есть хотя бы один шанс, то он состоит в том, чтобы лежать тихо в спальном мешке и как можно меньше дышать.

Я подумал о карабине, лежащем рядом. Незаряженный, он был бесполезен теперь так же, как если бы я забыл его в своем базовом лагере на берегу Ледовитого океана.

Пот тек с меня ручьями, отчего все тело чесалось, будто его кусали блохи. Я слышал, как медведь снаружи разоряет мои запасы продовольствия — пеммикан, мороженое тюленьё мясо и пищевое масло.

«Хоть бы он удовлетворился этим!» — молился я про себя. От сдерживаемого дыхания мои легкие почти разрывались.

Но нет, медведь повернулся к палатке и, громко урча, начал рвать своими могучими когтями ее тонкие стенки. Я совсем перестал дышать. Меня охватила новая волна ужаса, когда стенки палатки прорвались, и я почувствовал обнюхивающий нос медведя на своей спине.

«Теперь уж точно конец, — подумал я. — Живое человеческое мясо вкуснее пеммикана или мороженого тюленьего. Он учуял меня. Со мной все кончено».

И тут — неожиданно, беспричинно — медведь ушел. Шумно посопев напоследок у палатки, он пошел прочь. Звуки его тяжелых шагов медленно удалялись. Наконец тишина.

И громадный глоток воздуха.

Это произошло 9 марта 1978 года, четыре дня спустя после старта на собачьей упряжке с мыса Колумбия от северных берегов Канады при попытке впервые в истории достичь Северного полюса в одиночку. Хотя несколько экспедиций побывали там до меня, ни одна из них не была совершена усилиями одного человека. Для достижения цели я договорился пополнять свои запасы на 776-километровом маршруте с помощью оборудованных лыжами самолетов из канадского поселка Резольют.

Подытоживая ущерб, нанесенный лагерю, я заметил вдалеке своих собак. Меня разозлило их поведение во время нападения медведя, потому что оно было вызвано не столько страхом, сколько возбуждением, — оборвав привязь, псы бросились за сукой, у которой в то время был брачный период.

10 марта. Я связался с базовым лагерем и сообщил, что мне нужна палатка и провизия. Затем я стал ждать «налетчика», будучи уверен, что он вернется, чтобы перекусить еще раз.

Я беспокоился за карабин, так как при температуре -40° он мог замерзнуть или в критический момент дать осечку.

Из предосторожности я обработал спусковой механизм керосином, чтобы быть уверенным в его готовности. Приблизительно через 24 часа после своего первого нападения медведь появился вновь из-за гряды высоких торосов в стороне от лагеря.

Я расположился за санями и сквозь оптический прицел стал наблюдать за медведем. Он шел по направлению ко мне. Когда он был на расстоянии 50 метров, я нажал на спусковой крючок. Медведь встал на задние лапы, затем с громким рычанием снова опустился на все четыре и устремился к безопасным ледяным горам. Для верности я сделал еще несколько выстрелов. На этом все было кончено.

Вскоре над головой появился самолет, с борта которого мне сбросили новую палатку, пищу для собак и другие необходимые вещи взамен поврежденных. Сани опять были загружены полностью. Они весили более 450 килограммов — для собак, находящихся в посредственной форме, это тяжелая ноша. Собак я покупал в Гренландии, в эскимосской деревне Канак, недалеко от Туле. Чтобы взять понравившуюся мне собаку, я часто был вынужден брать в придачу еще и плохого, непригодного пса. Результаты этого уже начали сказываться.

11 марта. Мы продолжаем битву с нашим вечным противником — арктическим океаном. Кажется, в этом ужасном районе не бывает ровного льда. Острые ледяные глыбы, через которые мне с собаками приходится

пробираться, напоминают гигантские колючки. Сквозь них железным ледорубом я прорубаю собакам проход, и они, надрываясь, протискиваются по нему вместе с санями.

В этот день я преодолел всего два километра, а потратил на это 8 часов. Такое расстояние в обычных условиях я могу не спеша пройти за полчаса. Какое удовольствие наконец остановиться и разбить палатку! А как далеко мы продвинемся завтра?

12 марта. Полюс по-прежнему далеко-далеко впереди, Мороз (на термометре -38°) и ветер обходятся с нами жестоко. У меня сильно обморожены нос и подбородок. Участь собак немногим лучше. Их лапы иссечены льдом или повреждены в драках за еду или самку. Боль заставляет собак спать с вытянутыми, а не поджатыми под себя лапами. В результате они обмораживаются.

Две собаки пострадали так сильно, что я выпряг их из саней и пустил позади. Теперь в упряжке всего 15 собак, и наше продвижение вперед соответственно замедлилось.

В это время года солнце светит всего лишь девять с половиной часов в сутки и плывет низко над горизонтом. Приблизительно через три недели оно будет светить круглосуточно, улучшая видимость, но не повышая температуру.

Кроме всего прочего, я вынужден постоянно забираться на бесчисленные торосы, чтобы выбрать более или менее подходящее направление. Такая перспектива не вдохновляет.

Огромные гребни торосений напоминают мне каменные ограды, воздвигнутые людьми из племени шерпов на склонах Гималаев, где я совершал восхождения. Но те ограды — произведения искусства, эти же — словно возникшие наяву ночные кошмары.

16 марта. Этот день принес нам новую проблему. С наступлением весны мы с ней будем встречаться все чаще. Мы наткнулись на открытую полынью приблизительно 50 метров шириной, которая преграждала путь. В таких случаях остается только ждать, пока полынья через день-другой закроется. Наконец она сузилась до полутора метров, и я направил через нее своих собак. Пять из них при переправе намокли. Их мокрые шкуры через секунду покрылись ледяной коркой. Но минут через десять непрерывной гонки они уже опять согрелись.

26 марта. Дела наши идут не так уж плохо. Сегодня мы прошли двадцать километров. По мягкому, рыхлому снегу собаки бегут, выставя передние лапы далеко вперед, высоко закинув голову, словно плывут. Несмотря на то что я скормливаю каждой из них полный рацион — более фунта пеммикана и специального собачьего питания, они постоянно голодны. И хотя я внимательно за ними присматриваю, они успели съесть сыромятные ремни упряжки, кнут из тюленьей кожи и даже мои перчатки.

Из-за необходимости двигаться вперед я сплю всего пять-шесть часов за ночь. К концу дня борьба со льдами настолько изнуряет, что мои ноги начинают ныть, и я чувствую себя так, будто тело мое уже мне не принадлежит. Иногда я засыпаю, едва войдя в палатку. Вчера, когда я...

К утру я успел забыть о том, что хотел написать вчера. К тому же 1 апреля — особый день. Самолет с припасами для нашей экспедиции сумел-таки сесть на узенькую полоску ровного льда, которую я обнаружил между торосами. По моей просьбе на нем были доставлены более легкие, чем прежние, и меньшие по размеру сани, две свежие собаки взамен израненных и провизия на две следующие недели пути: пеммикан и корм для собак, мороженое тюленьё мясо, керосин, инструменты для починки саней, новая камера и пара перчаток.

Он же доставил и пищу для меня — мороженое мясо карибу, бисквиты, сахар, ворвань, соль, кофе и джем. На его борт погрузили мои старые сани и двух собак-инвалидов. С ревом самолет поднялся ввысь, и я вновь остался один.

Я очень рад, что меня снабдили провизией, особенно оленьим мясом. Я ем так, как едят мои собаки, — один раз в день в конце перехода и всегда холодную, не приготовленную мной специально пищу. Мясо карибу и в сыром виде приятно на вкус и является деликатесом, а времени на приготовление пищи у меня нет. Более того, если я буду варить мясо внутри палатки, пар кристаллизуется на ее стенках и образует постоянную корку инея.

4 апреля. Сегодня я обнаружил, что мою экспедицию ожидает непредусмотренное пополнение: одна из моих собак по имени Сиро заметно округлилась и, наверное, в течение этой недели оцелится.

Что делать, когда это произойдет? Никогда раньше мне не доводилось принимать щенков. Что ж, Арктика учит импровизации...

5 апреля. Мороз остается прежним. Мои утренние работы с секстаном затруднены из-за северо-восточного ветра, который кусает руки, как рой разъяренных пчел. Пальцы становятся непослушными и теряют чувствительность, словно они стали чужими. Я прячу руки внутрь своих итанов, сделанных из шкуры белого медведя. Острая боль на время возвращается, а затем исчезает.

С большими трудностями и предосторожностями я смог установить свои координаты: 85°19'2", 69°25'2". Я нахожусь в 246 километрах от мыса Колумбия и почти вдвое дальше — в 520 километрах — от Северного полюса. Я снова взял курс на север.

К сегодняшнему дню я преодолел уже достаточно ледяных преград, чтобы пасть духом. Если бы у меня были компаньоны, я мог бы разделить с ними непрекращающиеся тяготы по рубке льда, прокладыванию пути через торосы и не был бы вынужден в одиночку помогать собакам тянуть сани. Но разве я могу жаловаться? Я сам, добровольно избрал одиночный поход.

После долгого монотонного пути, пожалуй, единственное развлечение — собаки. Ни одна из них не похожа характером на другую. В упряжке есть собака, которая постоянно тянет вправо; есть другая, тянущая всегда точно по центру, и еще одна, постоянно берущая влево. Есть собака, которая тявкает даже тогда, когда кнут к ней не прикасается, и другая, которая всегда молчит, как ее ни стегай. Еще есть собака, которая тянет что есть мочи, стоит мне только приподнять кнут. И наконец, есть собака, которая во время пути искоса глядит на меня, как бы спрашивая: «Неужели ты не видишь, что я стараюсь изо всех сил?»

Наконец Сиро решила оцнить, В ночь на 9 апреля около палатки она принесла двух щенят, которые тут же были съедены взрослыми собаками, прежде чем я успел к ним подойти. Затем внутри палатки на свет появились еще четыре щенка. Один из них мертвый. Оставшиеся три сразу же запищали, и я завернул их в теплую старую оленью шкуру.

После бессонной ночи, которую я провел в качестве акушерки при Сиро, я устроил ее и щенят на сани. Лишний вес замедлял наше продвижение вперед, но я надеялся, что щенки выживут и я отправлю их со следующим самолетом. Затем, в ночь на 11 апреля, у Сиро на свет появилось еще двое щенят, и теперь их было пятеро. Позднее один из них умер от обморожения.

12 апреля. Я совершил серьезную ошибку. Вскоре после утреннего старта мы наткнулись на трещину метров в пять шириной, пересекающую наш путь с запада на северо-запад. Оставив собак с санями, я начал бродить по краю полыньи в поисках наиболее удобного для переправы узкого места. Возвращаясь, немного задержался, чтобы сделать несколько снимков необыкновенно больших торосов по ту сторону трещины. Когда же наконец вернулся к тому месту, где находился узкий участок, я его не обнаружил — трещина увеличилась почти вдвое.

Досада. Раздражение. Дурные мысли по поводу фотографий. Теперь я либо должен ждать, пока трещина закроется — а это может занять день или два, либо двигаться на запад в поисках пригодного для переправы места. Я бесстрастно избрал второе и отправился на запад.

Через полчаса мы нашли место, где трещина была не более пяти метров шириной. В ней плавали толстые широкие льдины. По ним мы и переправились через трещину — для того лишь, чтобы тут же остановиться перед другой трещиной шириной не менее десяти метров.

«Если лед и дальше будет оставаться таким, — подумал я, — мы никогда не достигнем полюса».

Но и теперь плывущие обломки льдин подсказали решение. В месте сужения трещины — шириной метров в восемь — таких обломков было несколько. Мне пришло в голову, что я могу выйти из положения, отколов несколько кусков с края трещины, и, добавив их к тем, что уже есть, укрепить своеобразный «пontonный» мост.

Это заняло у меня два часа, но, наконец, работа была закончена. Исследуя осколки льда, я пришел к выводу, что для успешной переправы собаки должны развить максимальную скорость и не останавливаться ни на минуту, когда достигнут противоположного края трещины, потому что сани в это время еще будут находиться на последних льдинах.

Им это удалось, но только частично. Я стал подгонять их криками, одновременно толкая сани с одной льдины на другую. На последней льдине, когда собаки, можно сказать, уже перешли трещину, они внезапно перестали тянуть. Льдина стала раскачиваться, и последние собаки начали соскальзывать с нее в воду. Подавшись вперед, я ударил по ослабевшим постромкам ручкой кнута И закричал собакам: «Вперед! Вперед!» Напрягая последние силы, они рванулись вперед и вытянули сани на прочный лед.

Однажды, когда я путешествовал с упряжкой вдоль берега Гренландии, в один миг под лед ушли и собаки и сани. Я сам чуть было не последовал за ними и наверняка замерз бы в ледяной воде.

Подобные приключения не прибавляют храбрости, наоборот, они подрывают уверенность в себе. Во время переправы, когда льдина под моими ногами закачалась, я вспомнил тот случай в Гренландии, и это еще больше усилило мой страх перед ледяной водой. Испытав страх однажды, от него уже трудно избавиться и вновь собрать всю свою храбрость.

Я прошел первую половину пути. 13 апреля я взял высоту солнца и определил свое местоположение — 406 километров от мыса Колумбия, 360 километров от точки полюса. Цифры меня порадовали, несмотря на то что я все еще отстаю от установленного для себя расписания. Я надеялся достичь 87-й параллели к завтрашнему самолету, но пока я нахожусь в 27 километрах южнее.

На следующий день приземлился самолет со свежими продуктами и собаками для смены половины упряжки. Девять собак спрыгнули на лед, а шестнадцать, включая Сиро и ее щенков, были взяты на борт. Я с облегчением распрощался с этими собаками, так как они никогда не выказывали воодушевления в работе. Тем не менее я был благодарен им за то, что они тянули мои сани более чем 400 суровых километров от мыса Колумбия.

Снова оставшись один, я прикинул в уме путь, который мне еще предстоял. 360 километров я мог бы пройти за десять дней, если бы позволили лед и погодные условия. Как ни странно, несмотря на трудности, я чувствовал себя уверенным в успехе. Основа моей уверенности — все те, кто помогал, верил мне и поддерживал меня. В Японии я получил много дотаций от совершенно незнакомых мне людей. За одно только это я должен достичь своей цели.

Утром 15 апреля я был настроен менее оптимистично. Слепящая пурга с сильным северо-северо-восточным ветром пригвоздила меня к месту на этот и весь следующий день. Видимость казалась почти нулевой, и двигаться было опасно. Собаки лежали, свернувшись, с подветренной стороны палатки, отвернув морды от ветра. Летящий снег превратил их в бесформенные снежные горки.

К полудню 17 апреля погода немного улучшилась. Большие я ждать не мог. Но снег — коварный противник. Он одинаково замаскировал и старый прочный лед, и молодой, опасно хрупкий. Несколько раз собаки проваливались сквозь тонкий лед, да и я не один раз оказывался по колено в воде.

Вскоре появилась новая опасность. При беглом осмотре я заметил в пятидесяти метрах от себя ледяной пик, удивительно быстро передвигающийся в юго-восточном направлении. Казалось, мир вокруг меня вращался по часовой стрелке, как на взбунтовавшейся сцене. Подвижка льдов создавала трещины в льдинах, и вечером мне пришлось разбить лагерь таким образом, чтобы в случае, если лед начнет ломаться рядом со мной, я мог быстро спастись.

18 апреля. Лед по-прежнему передвигается. Если направление его дрейфа действительно юго-восточное — он работает против меня. Становясь лагерем, я теряю завоеванные километры. Звуки ломающегося льда

напоминают мне чрезмерно усиленные звуки плотницкой пилы или отбойного молотка. Более слабые звуки чем-то напоминают звуки бьющегося где-то на расстоянии стекла. Ни один из этих звуков нельзя назвать приятным.

Я нахожусь буквально на плаву в Ледовитом океане, двигаясь по беспорядочной толчее отдельных льдин, размеры которых с удручающей неизбежностью делаются все меньше.

К вечеру я оказался на плывущем островке, на льдине размером 200 на 300 метров. Для лагеря я выбрал место, которое показалось мне наиболее прочным. Я выпряг собак и разбил палатку. Не успел я что-то проделать, как в двадцати метрах от палатки появилась большая трещина, мгновенно уменьшив наш ледяной островок до одной трети его прежней величины.

Ясное дело, мы не могли дожидаться, пока наш островок окончательно раскрошится. Я высматривал путь отступления на какой-нибудь остров большего размера. Мимо нас проплыла ледяная глыба метров семи высотой. Пока я за ней наблюдал, она конвульсивно дернулась, всем своим огромным «телом» окунулась в воду и секунду спустя вновь высунула из воды свою массивную «голову».

Что можно было предпринять, находясь в самом центре этого льдотрясения? Я решил было связаться с базовым лагерем и сообщить им о ситуации, в которую попал, но лагерь находился более чем в 400 километрах от меня. К тому времени, как придет помощь, я сам превращусь в кусок льда, плывущий по темной океанской воде.

Большинство моих собак были новыми, и я еще не нашел пути к их сердцам. И все-таки, решил я, необходимо заставить их спастись, а заодно спасти сани и меня. Пока я взвешивал свои возможности, новая трещина возникла еще ближе к нам, чем прежняя. Времени на размышления не оставалось.

Стремительный поток подхватил наш обломок льдины и подогнал его к другому обломку, причаленному к более прочному льду. Это был наш единственный шанс. Я взмахнул железным ледорубом так, как когда-то махал ручкой кнута, и резко опустил его на постромки упряжки. «Пошел! Ну пошел!» — кричал я что было сил, и в едином порыве собаки втащили сани на желанную льдину.

Хорошо. Еще один рывок, и мы будем спасены. Я снова ударил рукояткой ледоруба по постромкам, и упряжка что было сил припустилась вперед. Через несколько секунд мы были на прочном льду.

«Чудесное спасение» убедило меня в том, что я излишне спокоен. Одинокое путешествие по Арктике требует осторожности и постоянного тщательного планирования. Я же слишком часто устремлялся вперед не раздумывая.

Теперь я испытывал свое терпение в ожидании, когда разрозненные куски льда смерзнутся и образуют единый массив. Температура держалась около -20°, и смерзание шло очень медленно. Почти каждый час я испытывал формирующийся, новый лед своим ледорубом, чтобы выяснить, выдержит ли он сани. Лишь утром 21 апреля я решил, что лед достаточно окреп и я могу продолжить свой путь.

Мое терпение было быстро вознаграждено: в тот памятный день я со своими собаками прошел 40 километров. 22 апреля мне удалось пройти 60 километров — это был один из самых удачных переходов за всю экспедицию. Мы быстро приближались к цели. По моим подсчетам, мы находились лишь в 233 километрах от полюса, то есть в пяти днях пути при хороших условиях.

Цифровые данные о своем местоположении я получаю при помощи специальной системы, разработанной для меня Смитсоновским институтом совместно с Национальной администрацией по авиации и космосу. Небольшой, работающий от батарейки передатчик, установленный на моих санях, посылает автоматические сигналы на американский спутник «Нимбус-б», находящийся на круговой орбите над обоими полюсами. Получаемые результаты передаются в мой базовый лагерь на берегу Ледовитого океана, а оттуда по радио мне.

23 апреля. Мое продвижение замедлялось из-за плотной облачности, которая уменьшила видимость и мешала правильно оценивать состояние льда. К тому же на пути встречалось множество беспорядочно нагроможденных торосов. Мы продвинулись всего на 20 километров.

В таких условиях собаки быстро уставали. Я кричал им: «Ях! Ях!», понукая тащить сани дальше, но в ответ на это каждая собака укладывалась на лед и смотрела на меня так, будто мои приказы относились ко всем другим собакам упряжки, исключая ее. Кроме того, на тяжелых участках пути собаки бежали в ряд, а не веером, как в Гренландии, спутывали построения и заставляли меня останавливаться и распутывать их.

24 апреля. Лед опять начал вскрываться, и я вынужден совершать объезды в поисках снежной дороги. И все же мы продвигаемся вперед, иногда переправляясь через широкие трещины с помощью уже знакомого нам «понтонного» метода, используя для этого плывущие осколки льдин.

Однажды, когда поблизости таких льдин не оказалось, я решил сделать своеобразный мост из саней. Я выгрузил все вещи и стал продвигать сани над водой до тех пор, пока оба их конца не встали прочно по краям трещины. Собаки скептически наблюдали за моей работой, но позволили провести их одну за другой по этому временному мосту. Когда все они оказались на другой стороне, я вновь запряг их, и через мгновение мост снова стал санями.

Я был очень рад своему маленькому успеху и в конце дня во время привала изобразил на бумаге всю операцию.

К 25 апреля — дню, когда я надеялся быть уже на полюсе, — мы все еще находимся в 128 километрах от него. К тому же прогресс за день малоутешителен: из-за торосов, затрудняющих наш путь, мы преодолели только 20 километров. Одна из собак серьезно повредила свою переднюю лапу. Я не мог видеть, как она страдает, и, хотя мне требовалась максимальная тяговая сила, я выпряг собаку и посадил на сани.

Вскоре, однако, погода компенсировала мои потери. Подул свежий ветер, эффект от которого, по моим подсчетам, был тот же, что мог бы быть и от двух дополнительных собак. Таким образом, в общем можно считать, в моей упряжке на одну собаку больше!

26 апреля. Сегодня с самолета был сделан последний сброс провизии, рассчитанной на несколько дней. Я поклялся себе, что больше мне ничего не понадобится. На следующий день, ободренный этой мыслью, я настойчиво гнал собак вперед, и результаты нашего перехода были просто отличными. До полюса оставалось всего 75 километров.

Эти километры оказались очень тяжелыми. Чем ближе мы приближались к вершине Земли, тем многочисленнее становились торосы. Я был вынужден погонять собак на пределе их выносливости.

Меня беспокоит состояние саней. Ударом о торос поврежден а передней части один из полозьев. Также повреждена задняя перекладина, за которую при движении я держусь руками. Перекладина меня не тревожит, но повреждение полоза — дело серьезное: если временного ремонта будет недостаточно, нам придется остановиться на несколько дней.

28 апреля. Будет ли этот день последним? Возможно, если за торосами и ледяными хребтами будет ройный лед. Мне почему-то кажется, что Северный полюс покрыт совершенно ровным льдом, хотя, судя по пройденным километрам, допустить это трудно.

Уже больше недели солнце светит 24 часа в сутки, так что я и иду, и сплю при свете. Я прислушиваюсь к своим ощущениям, и тогда тело словно бы становится моими собственными часами: когда мною овладевает усталость и я чувствую себя изнуренным — надо делать остановку; несколько часов отдыха восстанавливают силы и стремление двигаться вперед. Это самый строгий хронометр. Утром после часа пути торосы стали заметно уменьшаться, и как долгожданные оазисы стали появляться участки ровного льда. Хотя лед кажется сплошным, я знаю, что он постоянно дрейфует со скоростью трех километров в день. Я не знаю, несет ли он меня к полюсу или от него, но, если моя скорость будет сносной, это не будет иметь значения.

Температура поднялась до -18° , и там, где мне приходится прорубать во льдах проход для своих собак, с меня течет пот, словно я нахожусь в фуро — японской бане.

Сани мои теперь значительно легче — килограммов на двести-триста. Но это преимущество снимает всевозрастающая усталость моих собак, хотя они полностью выкладываются.

Опять стали встречаться трещины, поверхность льда напоминает рыбацкую сеть, разложенную для просушки. Большинство трещин достаточно узки для того, чтобы собаки их перепрыгивали, но это все равно отнимает у нас время. Хотя, как всегда, переход длился 14 часов, этого оказалось недостаточно, но завтра мы должны дойти.

Измотанный, я распряг собак и поставил палатку. Может быть, в последний раз? Я разложил свой спальный мешок и вдруг осознал, что влезть в него я не могу. Слишком велико было мое волнение, чтобы уснуть. Я лежал в палатке, стенки которой в лучах полуденного солнца казались пылающими, и пережидал время, отведенное для отдыха. Каждое мгновение я сдерживал в себе порыв вскочить и продолжить переход, несмотря ни на что. Я повторил старинную присказку: «Торопись медленно». И медленно уходила ночь.

Время летнего утра в Арктике — дело персонального выбора каждого, так как более или менее четкого разграничения дня и ночи не существует. Я встал рано и сразу засуетился. Собаки же встретили наступление «этого» дня вяло и равнодушно. Поскольку это утро было последним на маршруте, я решил заснять и лагерь и упряжку и попытаться для этого расшевелить собак. Но они не разделяли моего энтузиазма по поводу исторического момента, и в результате на киноплёнке получились неподвижными, как на фотографии.

На маршруте все было по-другому — собаки напрягали все силы. У меня даже возникло предчувствие, что все завершится благополучно и сегодня мы наверняка достигнем полюса. И тогда первый в истории одиночный переход к полюсу можно будет считать осуществленным. Я бежал вслед за своими собаками в испытывал благодарность за их вклад в окончательную победу.

Приблизительно после 12 часов пути я прикинул и решил, что достиг полюса. Это произошло 29 апреля в 6.30 после полудня по гринвичскому времени — единственному времени, которым пользуются в зоне полюса. Я остановил сани и стал определяться. Измерения показали, что я настолько близок к Северному полюсу, что, если бы он существовал в действительности, а не был бы воображаемой точкой, я бы непременно его увидел.

Но я знал, что навигационные ошибки наказывали некоторых полярных исследований и одного определения места недостаточно. Я решил провести суточную серию наблюдений, чтобы убедиться в том, что я нахожусь точно в точке полюса, на вершине планеты.

Из-за атмосферных помех я не смог связаться со своим базовым лагерем для того, чтобы сверить свои данные с показаниями спутника «Нимбус-6», но несколькими днями спустя я узнал, что спутник подтвердил мои измерения: впервые в истории человек в одиночку достиг Северного полюса.

В ожидании самолета, который должен был подобрать меня я доставить в базовый лагерь на побережье Ледовитого океана, я вспомнил прошедшие 55 дней. Это были изнурительные дни: нападение белого медведя, грозящие смертельной опасностью трещины, бесконечная пытка прорубания сантиметр за сантиметром пути через ледяные барьеры.

Если быть честным, за время пути мне много раз казалось, что я не дойду. Продолжать путь меня заставляла мысль о тех людях, которые помогли и поддержали меня, и сознание того, что я никогда не смогу посмотреть им в глаза, если сдамся. Правда, белый медведь чуть было не позаботился о том, чтобы прервать мой путь, Но если бы он преуспел в своих намерениях, он тем самым избавил бы меня и от необходимости приносить извинения!

Я также думал о своей жене Кимико, которая находилась в Японии, и вспоминал о ней с тоской и сожалением. Из-за экспедиций, подобных этой, я никогда не мог обеспечить ей нормальную семейную жизнь. Вместо этого я оставлял ее дома в постоянных слезах и в страхе за мою безопасность и делал то, что мне хотелось делать.

Возможно, она и все те люди, чьи мысли и молитвы сопровождали меня во время пути, будут гордиться результатами моей экспедиции, которая, несомненно, не завершилась бы так счастливо, если бы не они.

Если это так, то я счастлив!

В то самое время, когда Уэмура уже подходил к полюсу, он почти ежедневно получал по радио сообщения, что его опережает экспедиция японских университетов. Эта экспедиция, в составе которой было 22 человека, включая 11 эскимосов, стартовала 12 марта с острова Элсмира. Кстати сказать, среди эскимосов были братья Тарирянгоа — Кари и Каукка — внуки Роберта Пири. Пройдя 250 километров по дрейфующим льдам, вспомогательная партия повернула обратно, а три японских ученых и два эскимоса на трех собачьих упряжках продолжали движение к полюсу.

Как и Уэмура, экспедиция японских университетов закупала собак на севере Гренландии в округе Туле. В наши дни своеобразно понимаемая «цивилизация» привела к тому, что эскимосы предпочитают свежему мясу — консервы, а собачьей упряжке — мотонарты. По словам Уэмуры, едва ли сто эскимосов во всем округе Туле имеют собак, и спрос на них в 1978 году явно превышал предложение. Собак покупала экспедиция японских университетов, собак покупали уже известные читателю Уолли Херберт и Аллан Джилл, которые как раз в это время собирались совершить путешествие вокруг Гренландии, собак, наконец, покупал Наоми Уэмура. К тому же 140 собак, уже приобретенных японской экспедицией, погибли в авиационной катастрофе. В результате Уэмура вынужден был взять то, что осталось. Именно поэтому он нередко, особенно вначале, жалуется на свою упряжку.

26 апреля Уэмура записал в дневнике:^[44] «Прошлой ночью получил сообщение, что команда японских университетов достигла Северного полюса... Все, что вкладывается в смысл понятия «соперничество», совершенно не беспокоило меня, и это действительно так. И несмотря на это, мне стало не по себе... Было досадно. Было так досадно, что неожиданно выступили слезы. Почему? До конца этого не понимаю и ничего не могу с собой поделать. Просто досадно, и ничего больше...»

Уэмура взял себя в руки. Словно заклинание, звучат строки его дневника: «Мое путешествие продолжается. Нельзя расслабляться. Надо отдавать все свои силы и проводить каждый неповторимый день своей жизни без раскаяния и с радостью».

Не думайте, что, достигнув Северного полюса, японский путешественник наконец-то успокоился. Возвратившись самолетом на базу Алерт, он всего через несколько дней — 11 мая — уже отправился в новый путь. Впервые в мире он пересек на собачьей упряжке ледниковый щит Гренландии: от самой северной ее оконечности до самой южной — 2600 километров!

«Сумасшествие!» — так отзывался о гренландском путешествии Уолли Херберт.

И в Северном Ледовитом океане, и в Гренландии Уэмуре помогали летчики: сбрасывали продовольствие, сажали самолеты, чтобы заменить пришедшее в негодность снаряжение, заболевших или уставших собак. На нартах Уэмуры был установлен радиопередатчик, сигналы которого фиксировал американский спутник и затем передавал на Землю, где вычислительная машина рассчитывала координаты лагеря путешественника.

Выходит, несмотря на использование старинного транспорта — собачьей упряжки, поход Уэмуры был вполне современным. Вся современная техника была привлечена для того, чтобы сделать путешествия безопасными.

«Не будет никакого подвига, если вы не возвратитесь обратно, а пренебрежение мерами предосторожности достойно дурака, а не героя», — писал Уэмура.

Впрочем, любые меры предосторожности могли оказаться недостаточными. Одинокий путник среди ледяной пустыни... «Сколько раз я испытывал страх... и все равно каждый раз он возникал вновь, — говорил Уэмура. — Я так и не знаю средства для избавления от него».

Согласитесь, так мог сказать только очень мужественный человек.

Не раз японский путешественник готов был отступить, смириться с поражением. Но даже в самые трудные минуты он не чувствовал себя одиноким и в этом черпал силы. «Мое сердце связано с сердцами всех тех, кто помогал мне, — писал Уэмура, — Без совместных усилий многих людей ни в материальном, ни в техническом, ни даже в моральном отношении невозможно было бы претворить в жизнь столь грандиозный план».

Ему помогали Тадо Юко и Судзуки Кикудзи, которые внимательно следили за путешествием с базы Алерт, ему помогали эскимосы и летчики. И еще с ним были собаки — к концу путешествия Уэмура считал их своей семьей. Вспомним их еще раз — ездовых полярных собак, «друзей по риску».

«Когда нам тяжело, больно, мы — люди — уже сдаемся, — писал Уэмура. — Собаки же сдаются только тогда, когда умирают... Во время этого путешествия именно собаки научили меня тому, что для человека очень важно кому-то верить и кого-то любить».

После окончания похода к полюсу, после гренландского маршрута Уэмура не почил на лаврах. Он побывал в Тибете, провел рекогносцировочное восхождение в Гималаях, мечтая в будущем в одиночку подняться на Эверест. Потом появилось сообщение, что Наоми Уэмура находится в Антарктиде, на аргентинской полярной станции. Он предполагал покорить высочайшую вершину шестого континента — пик Винсон, 5140 метров. Однако восхождение, как писали газеты, было сорвано из-за Фолклендского кризиса.

Весной 1983 года Наоми вернулся в Японию.

— Кимико, не волнуйся, дальше Хоккайдо я в этом году не поеду.

На Хоккайдо — самом северном острове Японии — Уэмура после возвращения из Гренландии организовал «собачью школу». Со своими любимцами он не смог расстаться. Два пса поселились в крохотном дворике его дома в пригороде Токио.

Наверное, после неудачи в Антарктиде Наоми было важно снова испытать себя. И обещание жене осталось только обещанием. Вновь, во второй раз, он идет на Мак-Кинли. Опять — в одиночку, но теперь — зимой, когда даже у подножия горы температура опускается до минус 50 градусов.

На маленьком двухместном самолете японского путешественника забросили на высоту 2200 метров. Уэмура шел налегке — немного сушеного мяса, фруктов. Прощаясь с пилотом, он улыбался, шутил: «Я должен вернуться

туда, где меня ждут, — домой, к жене. Я непременно вернусь, потому что меня надо хотя бы иногда кормить».

12 февраля 1984 года — как раз в день его рождения — Наоми видели на вершине. Арктический холод и высота снова отступили перед мужеством человека.

На Мак-Кинли в эти дни обрушилась мощнейшая снежная буря, но вначале спасатели даже не волновались. Уэмура всех заразил уверенностью — ведь все его «сумасшедшие» предприятия неизменно оканчивались благополучно.

Предполагалось, что из-за снежной бури он вынужден был прервать спуск и пережидает непогоду, зарывшись в снежный склон. Правда, по расчетам, все запасы еды должны были уже кончиться. Но неприхотливость Уэмуры, его умение терпеть были известны.

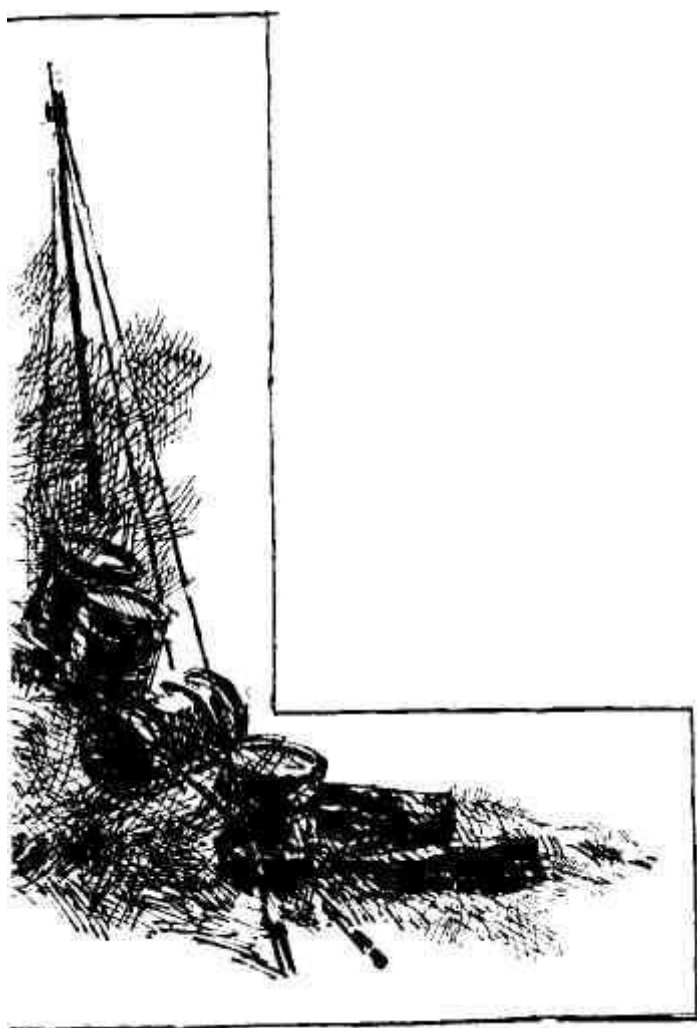
Через десять дней, когда буря немного утихла, на помощь вышли спасатели. Их усилия, однако, оказались тщетны, удалось обнаружить только часть снаряжения.

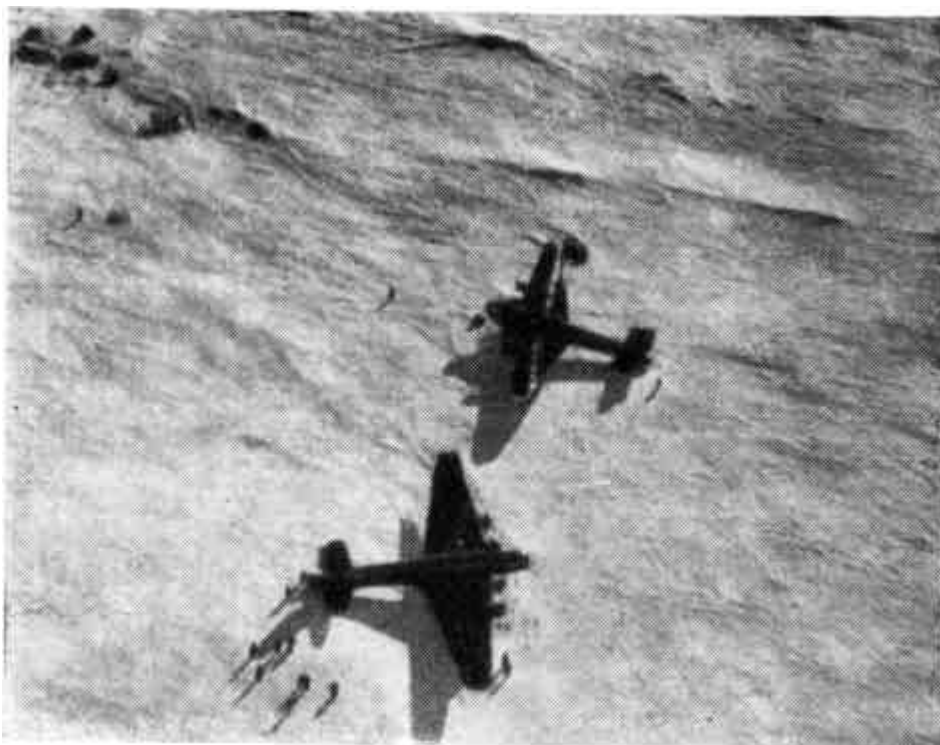
Кончился високосный февраль, начался март. Там — на Аляске, дома — в Токио, во всей Японии, во всем мире — все еще продолжали надеяться...

Летом 1985 года молодой художник с Дальнего Востока Федор Конюхов показывал авторам несколько своих автолитографий, посвященных Уэмура. Одну из них он послал в подарок госпоже Кимико Уэмура. В ответ пришло письмо:

«Я глубоко тронута Вашим вниманием и счастлива получить Вашу замечательную картину, которая отныне всегда будет украшать мой дом... Я счастлива, чувствуя Вашу душевную теплоту и сердечное внимание. Когда я смотрю на Ваше произведение, меня охватывает ощущение, что мой муж должен скоро вернуться»...







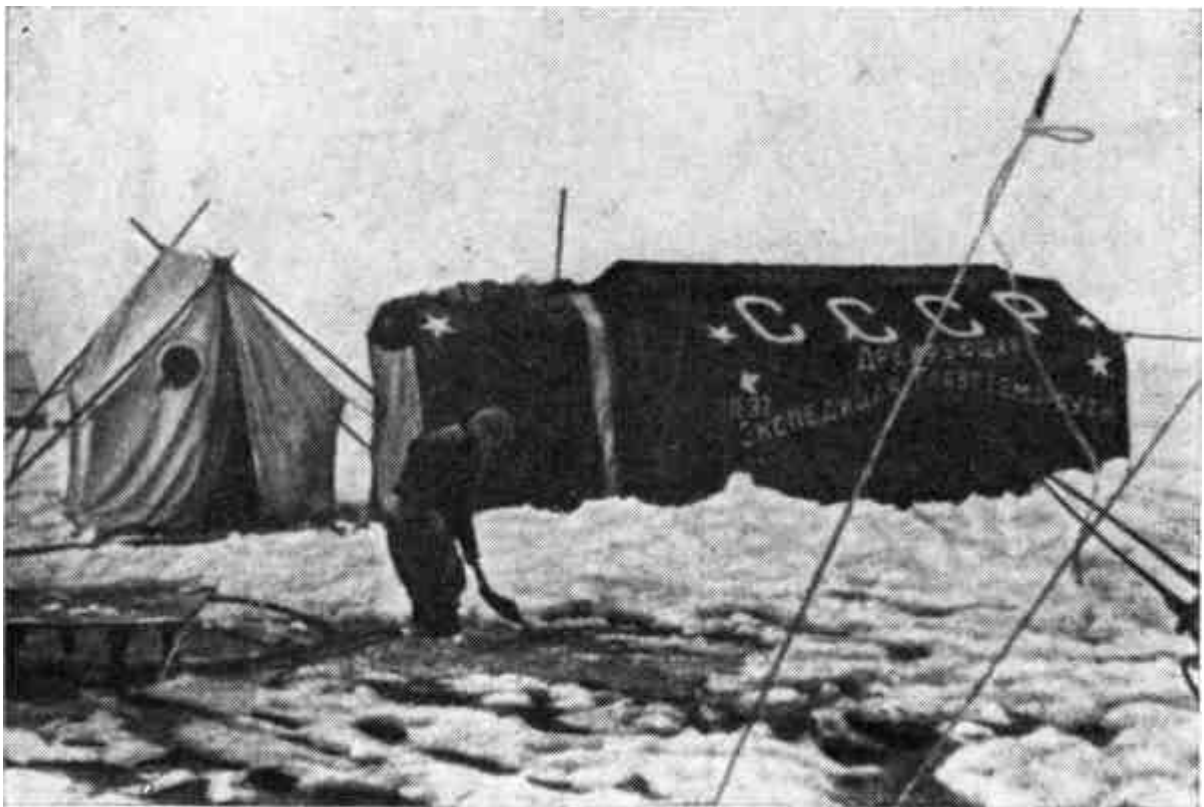
Советские самолеты на полюсе.



Отто Юльевич Шмидт с Иваном Дмитриевичем Папаниным и Михаилом Васильевичем Водопьяновым.



Флаг Страны Советов на Северном полюсе. С л е в а н а п р а в о:
П. П. Ширшов, Э. Т. Кренкель, И. Д. Папанин, Е. К. Федоров.



Лагерь у вершины планеты.



Карта дрейфа.



Так встречала героев Москва.



Михаил Михайлович Сомов — начальник Восточной дрейфующей станции (СП-2).





1937—1977. Автографы начальников советских дрейфующих станций «Северный полюс» на памятной медали ЦК ВЛКСМ.



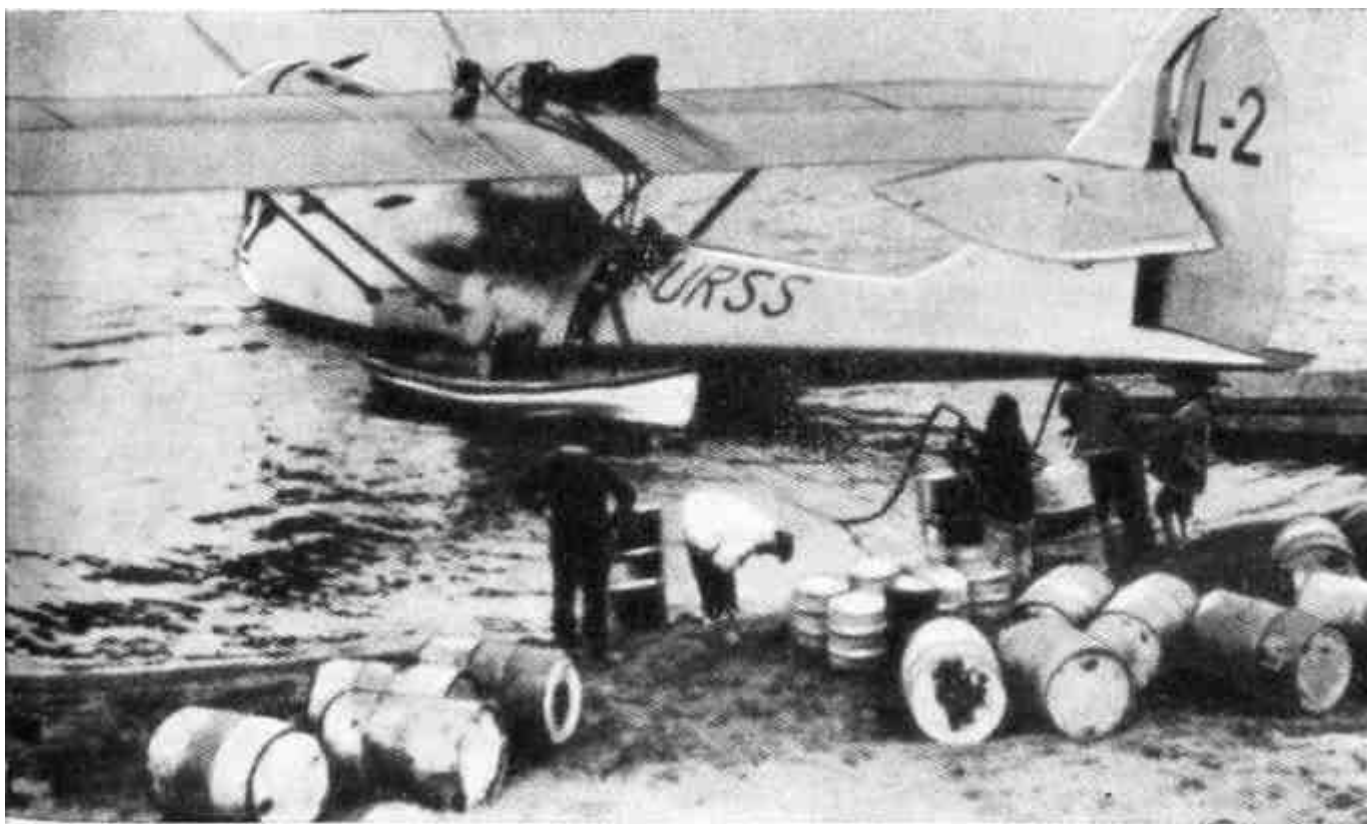
Хьюберт Уилкинс.



Подводной лодке дали имя «Наутилус».



Х. Уилкинс с женой Сюзанн Беннетт и внуком великого фантаста Жаном Жюль Верном на крестинах «Наутилуса».



Самолет Х. Уилкинса готовят к полету на поиски самолета С. А. Леваневского, пропавшего без вести в районе полюса 13 августа 1937 года.

17 июля 1962 года в 6.50 по московскому времени советская атомная подводная лодка прошла «под полюсом». Потом в районе полюса было всплытие. По очереди моряки сошли «в увольнение» на лед. Командир подлодки Л. М. Жильцов писал: «Мы чувствовали себя вполне уверенно вблизи могучего атомохода, доставившего нас к центру ледяной короны планеты». Н а с н и м к а х:



члены экипажа подводной лодки «Ленинский комсомол»;



атомная подлодка «Ленинский комсомол» всплывает в районе полюса;

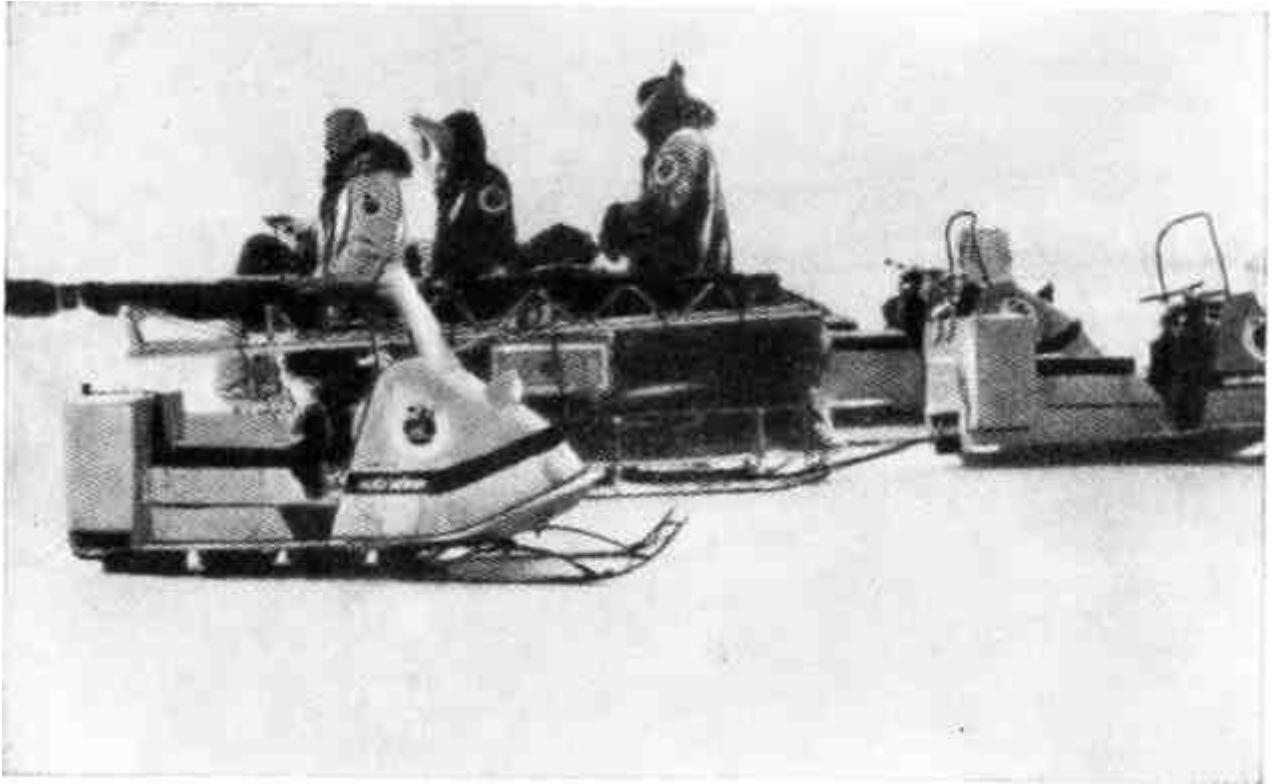


Герой Советского Союза Л. М. Жильцов.



Отряд Б. Стайба в Северном Ледовитом океане. Переправы через разводья. Из книги В. Staib «På skidor mot Nordpolen».





**Ральф Плейстед и члены экспедиции к Северному полюсу на
сноумобилях «Ски-Ду». Фотографии
из журнала «Popular Science», v. 193, n. 3, 1968.**

Участники британской трансарктической экспедиции Уолли Херберта:



геофизик Аллан Джилл,



гляциолог Рой Кернер,



врач Кеннет Хеджес.



Старт с мыса Барроу. Очередной сброс продуктов и снаряжения в лагерь. Фотографии взяты из книги W. Herbert «Across the top of the World».



Советский атомный ледокол идет к полюсу.



17 августа 1977 года. Северный полюс. С п р а в а н а л е в о:
Т. Б. Гуженко, К. Н. Чубаков, Ю. С. Кучиев.



Наоми Уэмура, 1978 год. Собачья упряжка вновь мчится по льдам Северного Ледовитого океана.



Собаки — «друзья по риску» — скрашивали одиночество Уэмуры. Из журнала «National Geographic Magazine», v. 154, n. 3, 1978.



Февраль 1980 года. В Лондоне собрались соискатели приза «За мужество в спорте». Участники полярной экспедиции «Комсомольской правды» были особенно рады встрече с Н. Уэмурой.

ПЕШКОМ К ВЕРШИНЕ ПЛАНЕТЫ

Рассказывает Александр Шумилов:

— Все началось в 1970 году. Тогда группа московских туристов совершила лыжный переход по маршруту: озеро Таймыр — залив Фаддея — острова «Комсомольской правды» — мыс Прончищева — мыс Папанина — мыс Челюскин. Ребята вышли к самой северной оконечности материка. Над горизонтом стояло солнце, и в его холодных лучах струйки поземки казались золотистыми. Их уносило еще дальше на север — в дали пролива Вилькицкого, к Северной Земле и, кто знает, может быть, к полюсу.

Тогда и родилась мечта.

При газете «Комсомольская правда» была создана полярная экспедиция, и не беда, что цель — Северный полюс — казалась очень далекой.

Началась подготовка снаряжения, начались тренировки.

Я помню, как после одной из них опытный турист, мастер спорта сказал: «Вы затеяли нереальное дело. Есть нормы предельного веса для мужчин и для женщин. Двигаться неделями с рюкзаками по полсотне килограммов невозможно».

Тот мастер спорта ушел из нашей группы, как ушли и некоторые другие. В экспедицию никогда никого не записывали, экспедиция всегда была добровольным объединением единомышленников, и те, кто остался, продолжали тренироваться.

Каждое воскресенье наша группа совершала тренировочный подмосковный переход Подрезково — Опалиха. Какими глазами смотрели на нас в Опалихе! Прямо на платформе мы — разгоряченные, потные, несмотря на мороз, — вынимали из рюкзаков канистры и... выливали воду или выбрасывали кирпичи. В рюкзаках был тот самый «невозможный» вес — полцентнера, а то и побольше.

В будни, два-три раза в неделю, все собирались по вечерам, чтобы позаниматься со штангой, побегать кроссы. Принцип тренировок всегда один — чем хуже, тем лучше. Не просто двухчасовой бег, а максимально трудный кросс по пересеченной местности, желательно — по рыхлому снегу, по песку, по вспаханному полю.

Все эти годы, вплоть до 1979-го, когда мечта осуществилась, проводились летние и зимние тренировочные походы: Северная Земля и пролив Лонга, Новосибирские острова и Таймыр, маршрут от острова Врангеля к дрейфующей станции СП-23. Мы шли по следам первооткрывателей Арктики, и рассказать о них, сохранить для истории память об их подвигах стало для нас потребностью.

Нашу общественную экспедицию всегда поддерживали многие организации — ЦК ВЛКСМ и газета «Комсомольская правда», спортивное общество «Буревестник» и Московский филиал Географического общества, Институт медико-биологических проблем Министерства здравоохранения СССР... Нам охотно предоставляли образцы нового снаряжения, новые пищевые рационы — все это следовало испробовать и испытать. Медиков интересовали особенности приспособления человека и небольшого коллектива людей к экстремальным условиям, когда непривычная, стрессовая ситуация не моделируется, а внезапно возникает и зачастую несет в себе реальную опасность для жизни.

За время тренировок в арктических маршрутах я хорошо узнал всех тех, кто в 1979 году проложил лыжню к полюсу. И здесь мне хочется рассказать о них, рассказать о том, как это было непросто — долгие годы сохранять верность поставленной цели.

У всех участников работа (экспедиция всегда была и остается делом общественным), у всех семьи. Отпуска мы проводили в Арктике, вечерами и по воскресеньям тренировались. Кроме того, нужно было «выбивать» для экспедиции лыжи, теодолиты, примуса; проследить, как шьются палатки, рюкзаки, меховые носки, анораки; как делаются десятки необходимейших предметов снаряжения. А делаются они в Мукачево и Кирове, в Казани и Ярославле, в Ленинграде и Богородске...

Ни на работе, ни в семье эта общественная активность не вызывала особого энтузиазма. Сколько можно?

Десять лет продолжалась подготовка экспедиции. И не было уверенности, что поход к полюсу вообще состоится — противников тоже всегда хватало.

Начальник экспедиции Дмитрий Игоревич Шпаро по специальности математик, доцент, кандидат физико-математических наук. Он на редкость работоспособен, энергичен, настойчив. Только благодаря его организаторским способностям ребята все-таки пошли к полюсу. Но главная его заслуга, мне кажется, в том, что наш коллектив за десять лет не распался, более того, сохранил и упрочил свое единство.

Мы дружим семьями, все праздники участники экспедиции проводят вместе. И даже на воскресных тренировках нередко вслед за папами, которые согнулись под тяжестью рюкзаков, поспешают сынишки или дочки, а мамы идут чуть сзади, оживленно обсуждая последние семейно-экспедиционные новости.

Тренировками руководил Федор Склокин, а Дима Шпаро и на лыжах, и во время кроссов держался обычно где-то в общей группе. Он не самый лучший лыжник и не самый лучший бегун. Но если впереди «тягун» — затяжной подъем, если рот жадно хватает воздух и сердце бешено колотится — в эти минуты Дима всегда рвется вперед. И будьте уверены — на вершине он окажется в числе самых первых.

Честно сказать, нередко во время маршрутов я мысленно осуждал действия Димы. Останавливаемся, например, на ночлег на галечной косе. Чтобы удобней было спать, можно подложить несколько досок — на берегу обычно валяется выброшенный плавник. Но Дима возражает: зачем это нужно? И палатка — таков приказ начальника — ставится прямо на камни.

Все в общем-то понятно: Дима следует тому же принципу — чем хуже, тем лучше. Но мне, географу-профессионалу, казалось, что в этом есть нечто невосприимчивое — желание преодолевать трудности, самим тобою созданные. Профессионал всегда организует свою жизнь с наибольшим комфортом, возможным в полевых условиях. А спать на камнях или разбивать палатку рядом с уютной избушкой охотника — в этом есть какой-то элемент игры.

Я бываю не согласен с Димой и по другим вопросам, но он многому научил меня в жизни. По складу своего характера уже в самом начале того или иного дела я вижу его конец, уже знаю, смогу ли сделать хорошо. И тогда оно становится мне неинтересным, я могу бросить его, так и не окончив. Дима научил меня быть настойчивым, научил доводить дело до конца, каким бы скучным оно уже ни казалось.

Мне часто непонятна настырность Димы, его неутомимый напор во взаимоотношениях с людьми; я не люблю ломиться в закрытую дверь.

Однажды во время кроссовой тренировки мы попали в какой-то огороженный парк. Впереди ворота, висит замок. Все побежали вправо, вдоль ограды, только Дима толкнул ворота... и они открылись.

Маленький штрих, но он выглядит символически.

Дима настойчиво, даже порою настырно ломится в закрытые ворота. И они открываются!

Нужно заметить, что он начисто лишен какой-либо корысти. Все многочисленные дела, которыми он занят, — дела экспедиционные, общественные. Он бесконечно много делает для других и мало для себя. Долгие годы он жил в небольшой комнате коммунальной квартиры. Бывало, мы приходили к нему за полночь, когда кончались тренировки. Мы вполголоса

совещались за столом, а рядом, отвернувшись от света, спали его жена и сын Никита.

Дима научил меня обязательности. Может быть, эта черта — одна из самых главных в человеке, В трудном арктическом походе очень важно, чтобы товарищ исполнял свой долг не только честно, но пунктуально и скрупулезно. Когда люди работают на пределе сил, нет и не может быть мелочей...

Теперь о Хмелевском.

Дима как-то сказал, что Юра Хмелевский иногда раздражает его своей склонностью к компромиссам. Мне же думается, что компромиссы Хмелевского имеют несколько необычный — высокий — смысл.

Юра тоже математик, кандидат физико-математических наук. Ученым советом механико-математического факультета Московского университета его диссертация «Уравнения в словах» признана выдающимся явлением в математике. Научные труды его переведены на многие языки мира.

По складу характера Юра — философ, он терпимый и добрый человек.

Когда в экспедиции возникают разногласия и кто-то остается в меньшинстве или даже в одиночестве, Юра поддерживает своим авторитетом мнение слабейшего, пусть даже оно противоречит его собственным взглядам.

Дима с таким «приспособленчеством» часто не согласен, но Юра считает, что человек не должен даже временно оказаться в моральной изоляции, чувствовать себя одиноким, отверженным. Непримируемость к чужим недостаткам не всегда достоинство.

К любым внешним проявлениям успеха — модной одежде, дорогой мебели в квартире... — Юра, по-моему, совершенно безразличен. Он живет как бы в особом мире: идей, созидания, гуманных принципов. Но в походе «антивешизм» Юры проявляется самым неуместным образом. Если у него слетело, например, кольцо с лыжной палки, Юра не обратит внимания — черт с ним, с кольцом. И тогда Володя Леденев отбирает у Юры палку и ремонтирует кольцо. Не потому, что Володя ответственный за снаряжение, а просто по складу своего характера: все должно быть в порядке и на своем месте.

Леденев окончил Московский технологический пищевой институт, он кандидат технических наук. В экспедиции выполняет обязанности завхоза, и, кроме того, он комсорг экспедиции. Будьте уверены: как завхоз он из-под земли (даже на дрейфующих льдах) достанет все, в чем возникла необходимость. И не спустит никому ни малейшей бесхозяйственности. А как комсорг горячо отреагирует на все, что покажется ему несправедливым. Правда, порой эта горячность толкает его на рискованные поступки и несколько опрометчивые решения. Но он умеет и признавать свои ошибки.

Леденев страстно предан Арктике и экспедиции. Его нельзя не любить. Юра прав, называя его «сто процентным» парнем. Володя многое умеет и щедро отдает свое умение людям. Очень спортивен — увлекался парашютизмом, горными лыжами, туризмом. Хорошо играет в футбол, И в спорте, и в любом деле Володя всегда идет до конца и борется до конца.

Так уж получилось, что я часто бывал в маршрутах с нашим врачом Вадимом Давыдовым. Я хорошо его знаю и очень люблю за доброту, приветливость к людям, за ровный и спокойный характер, за сердечность к товарищам.

Еще до экспедиции Вадим дважды побывал на полюсе. После окончания Первого московского медицинского института он был распределен в самый северный аэропорт страны — на Землю Франца-Иосифа и работал врачом в полярной авиации.

Сейчас Давыдов заместитель главного врача одной из московских больниц.

Сам Вадим говорит: «На первом месте у меня семья. На втором — пусть Дима не обижается — работа в больнице. На третьем — экспедиция».

Кажется, один из принципов Вадима — лечить как можно меньше. По его мнению, в экстремальных условиях, в экспедиции, когда организм человека предельно мобилизован, серьезные заболевания практически исключены.

Иногда я слышал такие диалоги!

— Вадим, у меня из носу потекло.

— Нормально, ты же на север приехал.

— Вадим, я руку порезал, болит.

— А, ничего, заживет.

Такая вот психотерапия...

Радист Анатолий Мельников всегда спокоен. Даже тогда, когда радиосвязи мешает очередное «непрохождение», Тут надо проявить терпение и поискать «окольные» пути связи. Передать, к примеру, радиограмму в Москву через радиолюбителя из Владивостока. Если нужно, Толя просидит и всю ночь, отыскивая обмороженными пальцами неисправность в передатчике, а утром снова выйдет на маршрут.

Толя служил в Заполярье в войсках связи, после этого окончил Московский электротехнический институт связи. Радистов в экспедиции много, но когда формировался полюсный отряд, колебаний не было — основным радистом в него вошел Анатолий Мельников. А за несколько дней до старта товарищи избрали его парторгом экспедиции.

О себе Толя говорит весьма самокритично: «Я слишком инертен. Иногда предпочитаю борьбе выбор компромиссных путей. Я не лидер, но свое мнение готов отстаивать до последнего». В экспедиции гораздо заметнее основное его качество — надежность. Не только как радиста, но и как человека.

А основное качество Володи Рахманова — безотказность. В экспедиции он штурман, фотограф, художник. «В миру» инженер-конструктор, гидростроитель, заместитель секретаря партийного бюро КБ. И еще член редколлегии стенной газеты, организатор самодеятельных концертов, дружинник, спортсмен-ориентировщик, гитарист.

Рахманов участвовал в проектировании Ингури ГЭС, гидростанций в Риге, Братске, Воткинске, Нижнекамске. За работу на строительстве гидроэлектростанции на реке Кхакбе во Вьетнаме он награжден орденом ДРВ.

Володя за любое дело берется с готовностью и удовольствием, никогда и никому не откажет в просьбе: «Если я способен что-то сделать, то нельзя же отказываться».

Однажды в «Комсомольскую правду» пришло необычное письмо: «Уважаемый товарищ редактор! Хотелось бы передать через вас привет одному из участников экспедиции — Володе Рахманову. Мы с ним вместе учились десять лет, вместе закончили 10-й «А» класс средней школы № 3 города

Электросталь. В нашем очень дружном классе ни один мальчишка не пользовался таким авторитетом, как Володя. У нас было много хороших ребят, но белые розы из своего сада нам, девчонкам, дарил один он, хотя и отчаянно краснел при этом. Когда он был рядом, наши мальчишки становились рыцарями»...

Седьмой участник полюсного отряда — Василий Шишкарев — и в экспедицию, и на маршрут к полюсу попал вопреки множеству, казалось бы, непреодолимых препятствий.

Узнав об экспедиции, рабочий парень из маленького казахстанского поселка Лепсы страстно захотел принять в ней участие. Вскоре Дима получил от него письмо: «Родился в апреле 1949 года. Отец работал и работает шофером. Мать — телеграфистка узла связи. Я старший из детей. Брат служит в армии. Две сестры работают, две еще учатся. В 1966 году закончил среднюю школу, работал электромехаником, грузчиком, служил связистом в арtpолку. В данный момент работаю монтером связи...» За плечами у Васи было несколько походов по Казахстану — велосипедных, лыжных, пеших.

Таких писем Дима получал в то время много и ответил как обычно: состав экспедиции уже укомплектован, да и живете вы далеко от Москвы, в тренировках участвовать не можете. Желаем успехов.

Вася запросил план тренировок. Уже потом он рассказал нам, как начал каждый день бегать, как сшил себе спальный мешок и две зимы спал в палатке во дворе, терпеливо снося насмешки соседей и ворчание матери. В лютый мороз он в одиночку пересек по льду озеро Балхаш — около двухсот километров.

Потом приехал в Москву, устроился разнорабочим, стал тренироваться вместе с участниками экспедиции. Научился обращаться с радиостанцией, работать телеграфным ключом — стал дублером радиста. Освоил премудрости навигации — стал дублером штурмана. Умело и споро управлялся с многочисленным снаряжением экспедиции — стал вторым завхозом. В общем, сделался необходимым человеком.

В одном из писем Василий охарактеризовал себя так: «Человек я некоммуникабельный, с людьми схожусь трудно. В характере много детского: максимализм, иногда безответственность. Порой «хочу» ставлю выше «надо». Это во взаимоотношениях с друзьями, коллективом. В работе «надо» идет выше, почти любую работу делаю с удовольствием».

С незнакомыми людьми Вася действительно замкнут, а с друзьями любит поспорить. Его точка зрения обычно противоречит общепринятой и часто не выдерживает критики. Но Вася отстаивает ее, а когда спор закончен... остается при своем мнении...

Поработав в экспедиции, пройдя испытание Арктикой, Вася и во взаимоотношениях с друзьями, с коллективом несколько изменился: не ставит теперь на первое место «хочу», а старается ставить «надо».

...В свое время Ральф Плейстед, уже покорив вершину планеты, писал: «Всякого, кто говорит только о четверых, достигших полюса, мы заставим замолчать». Плейстед имел в виду, что и те участники его экспедиции, которые оставались на базе, по праву разделяют успех тех, кто достиг полюса.

В экспедиции «Комсомольской правды» начальником базового отряда был старший радист Леонид Михайлович Лабутин. Главная база располагалась на острове Котельный, а вспомогательная — на дрейфующей станции СП-24, которая в то время находилась в районе 81° северной широты и 160° восточной долготы. Именно Лабутин — талантливый радиоинженер, неоднократный чемпион Союза по радиоспорту — сконструировал замечательную портативную радиостанцию «Ледовая-1» и придумал всю схему экспедиционной радиосвязи, которая работала безупречно.

Федор Склокин возглавлял вспомогательную базу. До этого он участвовал во многих переходах, но во время одной из тренировок повредил мениск и поэтому остался «на берегу» — а точнее, на дрейфующей льдине СП-24. Федор по специальности физик и, кроме того, отличный спортсмен. В экспедиции он выполнял обязанности тренера и радиста.

В состав базового отряда входили также базовый радист Георгий Иванов — аспирант, математик-вычислитель — и запасные участники: радист Александр Шатохин, который зимовал когда-то на полярной станции Алазея, а к 1979 году успел окончить Московский институт стали и сплавов, и штурман, океанолог Михаил Деев — старший научный сотрудник географического факультета Московского государственного университета.

В дневниковых записях Дмитрия Шпаро есть упоминания о его собственных сомнениях, о разногласиях и спорах в полюсном отряде. Не стоит преувеличивать значительность этих разногласий, они неизбежны в любой трудной экспедиции, хотя подчас их принято скрывать.

Могу заверить читателей — дружба участников экспедиции за эти годы окрепла, Шпаро и Шишкарева, к примеру, водой не разольешь. Были уже интересные новые маршруты. Были и еще будут!

Итак, вот записи Дмитрия Шпаро:

Дмитрий Игоревич Шпаро.



15 марта 1979 года. Остров Генриетты. Выскочить из вертолета и добежать до обрыва было делом минуты.

Мы стояли на высоте метров семидесяти. Снизу слышались приглушенные расстоянием звуки: то нарастающий, то ослабевающий шум движения, вкрадчивое шуршание, глухие удары. Вдоль северного берега острова, откуда мы должны были стартовать, полосой двигался лед.

— Триста метров не расстояние, — сказал командир вертолета Плотников. — Мы перенесем вас через них, и все проблемы решатся. Я даже машину не буду сажать, зависну, а вы попрыгаете.

— Мы должны стартовать с Земли, — ответил я.

Съемочная группа улетела, 10 человек остались: нас семеро, Володя Снегирев — член редколлегии «Комсомольской правды», ответственный секретарь штаба экспедиции, Олег Обухов — заместитель заведующего Отделом научной молодежи ЦК ВЛКСМ, член штаба и Александр Абаза — фотокорреспондент «Комсомолки». Снегирев и я пошли на разведку. От домиков — раньше здесь была полярная станция — спустились по довольно крутому, градусов 20, леднику. В море ледник обрывался стеной от 3 до 8 метров высоты. Подошли к самому узкому месту ледяного потока — 60—80 метров, не более.

После обеда Мельников возился с радиостанцией, остальные наладили лыжи и пошли на прогулку. Дул сильный ветер, мороз был под тридцать, и многие из нас именно в этот вечер поморозили щеки.

Солнце ушло, и река льда стала серой. Громадная ледяная скала высотой с пятиэтажный дом двигалась мимо нас. Проплывали заснеженные поляны, точно белые плечи среди серой массы. На них виднелись холмы — обтаявшие летом торосы. Володя Рахманов измерил скорость движения — три километра в час.

Мы поднялись на высокие скалы восточного берега. Стоять здесь над пропастью было жутко, казалось, что ветер внезапно изменит направление, ударит в спину, и тотчас ты сорвешься вниз. Мы с Хмелевским полезли на вершину центрального ледника. Высота небольшая — 325 метров, да и весь остров небольшой — 4,2 на 3,6 километра, но быстро темнело, наши товарищи повернули, и мы сделали то же.

Мимо домиков прошли к юго-западному мысу. Черное болото, черная трясина лежала у подножия чешуйчатых скал. Льдины не двигались, но, точно струи горячего воздуха, росли над водой густые испарения. У самой воды они поднимались прямо, словно бамбук, затем как бы теряли прочность, поддавались ветру, клонились. А еще выше над раскачивающимися стеблями носился дым. Мертвое спокойствие, неподвижность воды и бег призрачных силуэтов над ней — трудно было оторваться от этой апокалипсической картины и трудно было не сказать себе — это и есть место старта экспедиции к Северному полюсу.

...Прежде чем войти в дом, я поглядел на ленту льда, бегущую вдоль северного берега. Она стала еще шире. Завтра с острова Жохова вернется вертолет. Как быть? Может, не рисковать? Теперь, когда видно, что пути с острова нет, может быть, использовать вертолет?

16 марта. Утром река льда стала шире. Никаких сомнений — вчера условия для старта были лучше. Выйдя из избушки, с тоской и досадой глядя на серую ленту, никто из нас не подумал, что, возможно, это расширение к лучшему, что оно означает, наверное, уменьшение скорости движения, а значит, вся текущая масса должна быть тверже, монолитнее. Мы не нашли в новом пейзаже ничего хорошего. Впрочем, место, которое вчера мы признали самым узким, оставалось таким же. Очень быстро к нему приближалась огромная овальная льдина. Переберись мы на нее, полдела было бы сделано. Отложив завтрак, мы бросились на разведку.

Поле как раз проходило через самое узкое место. Рюкзаки принести уже не успеть. Выходит, момент упущен? Зазор составлял пятнадцать, нет, десять метров. Так мало! Но между обрывом берега и краями льдины словно били ключи. На поверхности вздымались бугры, возникали ямы, и это кипящее варево несло между нами я полем, и никакого моста через него перебросить было невозможно.

Мы пошли на запад. Огромная глыба льда, словно могучая плотина, словно айсберг, застыла недалеко от берега.

— Переберемся на лодках, потом дальше, — сказал кто-то.

Предложение казалось хорошим. Справа от «айсберга» движение почти замерло, тут густо скопился мелкобитый лед, слева от айсберга и за ним чернела вода. В наших маршрутах случалось такое — переправа в два этапа: вначале на плавающий остров, потом дальше.

Однако произошло непредвиденное. Эта могучая крепость стала медленно крениться. Стена ее, сперва совершенно отвесная, составляла теперь с морем острый угол. Он уменьшался. Мы затаили дыхание. Как медленно клонится айсберг! Пожалуй, мы успели бы убежать с него.

Угол был градусов семьдесят, когда громада мгновенно опрокинулась. Справа тотчас возник круговорот, в который затягивало снежные комья и обломки льда. Все думали одно и то же: что было бы, окажись мы на этом столь надежном на первый взгляд айсберге. Я нервничал. Казалось, один за другим исчезают приемлемые варианты.

Мы прошли дальше к западу. Здесь стояла тишина. Плавал вчерашний «пятиэтажный дом», редкие большие и маленькие льдины. Черная вода казалась не страшной, но подходы к ней были никудышными. Поддерживая друг друга, мы залезали на огромные кубы льда, спускались. Страх — вдруг что-нибудь случится — не отпускал. Я боялся за себя, за ребят, хотел всех видеть и точно знать, что никто не оступится, не сорвется и ничто не помешает старту.

Наладить переправу казалось делом на редкость трудным. Да и не очень было понятно, куда пристанут лодки после плавания — противоположные ледяные берега тонули в дымке. Так и не найдя ответа на вопрос, что же делать, мы пошли завтракать.

Через 2—3 часа прилетит вертолет. Он заберет последних провожающих, мы останемся одни. Сколько дней ждать? И чего? Лучше уж рискнуть сейчас. Вертолет на берегу — не это ли тот тыл, который надо было бы предусмотреть планом авиаобеспечения, знай мы, что здесь творится такое.

Утро. Важно, что сейчас утро. У нас свежие силы и впереди много светлого времени.

— Очень спешим, — говорю я. — Завтракаем и с рюкзаками выходим. Будем пробовать стартовать.

О господи, что же это значит: «будем пробовать стартовать»? Ребята, наверно, довольны — хорошо, когда начальник решителен.

Теперь трудность, связанная с рюкзаком. 45 килограммов — много. Мысль, что 7 апреля 1972 года за плечами был 51 килограмм, а 13 апреля 1976 года — 50 килограммов, не приходит. 45 — много, и задача пока одна — спуститься с грузом от избушки к морю и не упасть.

Внизу мы снимаем рюкзаки. Расходимся. Рахманов пробует ступить на движущийся лед. Я наблюдаю за ним с высокого уступа. В руках у Володи две лыжные палки, с берега его страхуют ребята. Они нашли место, где обрыва почти нет. Глыбы под Володей качаются, даже мне издали это видно. Обратно!

Третий раз возвращаюсь на один и тот же ледяной мыс. Обрыв здесь — добрых пять метров. На небольшой площадке стоят Олег Обухов, Володя Снегирев и Саша Абаза. Вчетвером тесно, но отсюда хорошо видно, что делается кругом. Такое впечатление, что именно возле нашего мыска самое узкое место в бегущей под ногами реке. «Стартовать лучше всего тут, нужно по веревке соскользнуть вниз», — думаю я.

Прошел час. Дважды Рахманов идет на разведку, и дважды один и тот же крик: «Обратно!»

Как принимается правильное решение? Бывает, что в уме все удастся разложить по полочкам, расписать словно бы на бумаге, и выходит — надо поступать так, а не иначе. Но бывает и по-другому. Как ни стараешься, а разложить по полочкам происходящее не удастся, ускользает от тебя ситуация, и кажется, что не хватает тебе чего-то, чтобы принять решение. Ты не знаешь, что делать, но решение необходимо, и никто не снимает с тебя ни обязанности принять его, ни ответственности за его правильность. Ты весь мобилизован, ты очень волнуешься, и чем больше волнуешься, тем напряженнее в твоём сознании происходит лепка ситуации, образуются необходимые логические, но как бы скрытые от тебя связи. Изумительная мозговая машина делает свое дело. Осознанный поиск решения, видимо, лишь отражает первичные неосознанные попытки.

Я, наверное, видел приближающийся к нам пятак ровного льда — круглую льдину радиусом 40—50 метров, и, наверное, я предполагал, что, когда она займет подходящее место, образуется цепочка таких вот «лепешек», которая поведет нас на северо-запад к большой овальной льдине, которая была здесь рано утром.

Шишкарев с ловкостью кошки спрыгнул с нашего мыска вниз. Вторым по веревке спустился Леденев, потом еще двое. Рахманов и Мельников со страховочным концом пошли на разведку. Остальные, лихорадочно спеша,

подтаскивали к месту, выбранному для спуска, рюкзаки. Еще двое соскальзывают вниз. Я последний. Сажусь на край, держу веревку и еду вниз, стараясь тормозить спиной о стену. На высоте полутора метров Вася нащупал уступ, ледорубом расширил его, мои ноги попадают на эту удобную ступеньку. Все просто.

Бежим по замерзшему крошеву. Ясно, что дальше дорога сложна, но она есть. Я чувствую, что мы все заряжены какой-то новой энергией. Теперь надо реализовать не только вдруг подаренную нам тишину, но и этот эмоциональный взрывной порыв.

— Быстрее. Быстрее за рюкзаками. — Мы опрометью бежим обратно.

Леденев с кинокамерой снимает старт. Он снимает, как Обухов и Снегирев сверху передают нам рюкзаки, лыжи и лыжные палки. Как мы подлезаем под груз. Он командует:

— Зажгите сигнальный дым!

Мы машем друзьям.

— Дима, я к вам, мы не попрощались! — кричит Снегирев.

Я думаю: раз он спустится, то ему надо будет подняться, и наша обязанность — увидеть это. Плохо, что мы не обнялись, что не пожали друг другу руки, но ничего не поделаешь.

— Не стоит, Володя. Мы побежим. Не будем терять времени.

Он соглашается — упрямый дорогой Снегирев. Они машут нам, а мы цепочкой быстро уходим с острова Генриетты.

Не менее получаса провели на белом островке. Его влекло на запад и чуть-чуть уносило от берега Генриетты. Со стороны открытого океана нас обгоняли небольшие осколки пака, а мы поджидали подходящую льдину, чтобы сделать на нее второй шаг.

Как раз напротив домиков полярной станции мы возобновили движение. Шли с рюкзаками, лыжи несли в руках. Дважды наводили мостки из лыж.

С того самого момента, когда Шишкарев первым спрыгнул на поверхность моря с ледника, он был на главных ролях — впереди. Я шел за ним. Мы растянулись метров на сорок, но шагали не поодиночке, а группами, казалось, что каждый участник достаточно подстрахован.

От Генриетты нас отделяло метров двести, крошево под ногами состояло теперь в основном из кусков покрупнее, и тут Василий провалился в воду.

Я размышлял, как сделать очередной шаг. Василий маячил впереди, метрах в двадцати, Леденев возился слева, рядом. Неожиданно что-то изменилось; мгновение спустя я понял: нет Василия, и тут увидел его голову, Туловище было в сером ледяном месиве — вязком, тягучем, живом. «Василий в воде!» — крикнул я Леденеву, скинул рюкзак, стянул и бросил на него перчатки.

Василий плыл саженками. Что за саженки! Вынуть руку из каши и погрузить ее снова было очень трудно. «Вот где нужна сила рук», — подумал я на бегу.

Василий подплыл к краю льдины. Ухватился. Он подтягивается и срывается. Снова скрюченные пальцы тянутся вверх, с рукавов анорака течет вода, ногти от напряжения белеют. Он снова срывается.

Я упал на живот и схватил руку Василия своей голой рукой. Подбежал Леденев. Мы вытащили Василия, а Рахманов с Мельниковым выловили его рюкзак и лыжные палки.

— Лыжи утонули, — выдавил из себя Василий.

— Не может быть.

Он ничего больше не сказал.

Кругом плыл лед, Шишкарев стоял насквозь мокрый на тридцатиградусном морозе, его костюм превратился в белый ледяной панцирь.

— Надо пройти. Сможешь? — спросил я Василия.

— Мне не холодно.

— Возьми свой рюкзак и чьи-нибудь лыжи. Начали обходить злополучный канал справа. Прошло не более трех минут, и снова путь преградила чуть смерзшаяся каша — разводье шириной 10 метров. Быстро наметили путь. С полуметрового обрыва нужно было спуститься на небольшой кусок льда. Под Ледневым, который шел третьим, эта ровная площадка чуть-чуть «поехала». Черед за Юрой. Мельников крикнул:

— Осторожно, лед шевелится!

Я стоял впереди, метрах в восьми. Наблюдая за переправой, я думал, что теперь нас сковывает излишняя осторожность, которая может стоить жизни насквозь мокрому Шишкареву. Перестраховка нам не нужна. Мы продвигались так хорошо, и надо идти по-прежнему быстро, смело.

— Давай, Юра, тут крепко, — не удержался я.

На Юре ушанка, и, наверное, он не слышал ни Мельникова, ни меня. Он наступил на льдину, она перевернулась, он ухнул в воду.

Хмелевский не нес лыж и лыжных палок, и, возможно, поэтому он успел схватиться рукой за край льдины. Мельников навалился всей тяжестью на руку Хмелевского, прижав ее ко льду. Тут же с другой стороны подскочили Давыдов и Рахманов. Хмелевский, видя, что его крепко держат, сказал Мельникову: «Отпусти руку!» Он повторил это трижды, прежде чем Толя понял, чего именно хочет Хмелевский. С помощью Рахманова Юра освободился от лямок рюкзака. На льдину вытащили рюкзак, потом Юру.

Борьба со льдом нас целиком поглотила, и как-то неожиданно раздался над головами гул вертолета. Он завис над льдиной.

До лиц Снегирева, Обухова, Абазы, кинооператоров метров шесть.

— Все нормально, все нормально! — заорал я. — Утопили две лыжи. До свидания. Спасибо. Обнимаю. Не волнуйтесь.

...Между холмами долгожданной овальной льдины мы разбили лагерь. Вещи Василия и Юры развесили сушить. К вечеру наш приют окружала черная, поблескивающая в лучах низкого солнца вода. От спирта парни отказались. Горячий чай и теплые спальники согрели их.

— Если упал в воду, громко кричи, — вывел мораль сегодняшнего дня Володя Рахманов.

Шишкарев молчит. Тяжело переживает происшествие.

25 марта. Как всемером идти на 13 лыжах — шести парах и запасной? Беду первого дня Василий переживал как свою большую оплошность и поэтому новые возникшие трудности решил взять на себя. Он привяжет рюкзак к нартам

и повезет их. Весь опыт говорил, что идея эта зряшная, однако трудно было сбросить со счета силу Василия и простоту такого решения по сравнению с любыми другими. Утром 17 марта, когда все казалось сложным, неясным и опасным, хотелось, конечно, пойти по самому простому пути. Поиск линии наименьшего сопротивления характерен вообще для всех предшествующих восьми дней. Только сегодня мы перешли, если так можно сказать, от защиты к атаке.

Мы привыкали, акклиматизировались. Нам не нужна была скорость, к черту спортивность, эти дни надо было прожить, просуществовать. Напористый Леденев роптал на пассивность, она его угнетала. Он рвался в бой чуть энергичнее, чем другие, которые, возможно, лучше понимали тактику выжидания.

Шишкарев привязал рюкзак к саночкам и впрягся в них. Лед словно кочковатое торфяное болото. Василий пыхтит, ему жарко и трудно. На привале Леденев говорит мне:

— Давай разгрузим Василия.

— Подождем, — отвечаю.

Володя недоволен, но не спорит.

— Сможешь еще? — спрашиваю Шишкарева.

— Да, да, — торопливо и не очень твердо отвечает он.

Я думаю: понимает ли все-таки упрямый Василий тщетность своих стараний, понимает ли, что долго так не пройти? И снова на привале Леденев предлагает разгрузить Василия. Отдельные простые решения складываются в тактику. Я говорю Шишкареву:

— Еще один переход выдюжишь? Через час сделаем обед и возьмем из санок двадцать четыре килограмма.

Надежды на легкие рюкзаки не оправдались. После первого обеда вес их с 45 подскочил до 49. Седьмой рюкзак мы положили на нарты и тянем их поочередно. Шишкарев встает на лыжи Леденева, надевает его рюкзак, а Леденев — пеший — тянет груз в санках. Любопытно, что шагать пешком с нартами в 22 килограмма, как правило, труднее, чем на лыжах с рюкзаком, который вдвое тяжелее.

Лыжи у нас одинаковые — двухметровые, и сделано так потому, что они служат частью каркаса палатки, но размеры ботинок, разумеется, разные. У Василия размер обуви меньше, чем у Мельникова и у меня, но больше, чем у всех остальных. За шесть часов, за шесть дней выясняется, что Васе подходят все лыжные крепления. На каждом привале он снимает чьи-то лыжи и надевает новые. И каждый раз берет новый рюкзак. После нарт с 45 килограммами он чувствует себя на седьмом небе. Идет без видимых неудобств, а мне даже трудно вообразить себя на его месте. Самое ужасное в походе — плохо или непривычно уложенный груз. Он выматывает нервы, портит настроение, причиняет физические страдания. Да и лыжи чужие...

Я вспоминаю весну 1977 года. Первый раз Василий шел с нами на подмосковной лыжной тренировке. В его рюкзаке стояли две металлические двадцатилитровые канистры, наполненные водой. Из рюкзака торчали какие-то доски, видимо, воткнутые для удобства, но поразительно, что между его спиной

и металлом не было ни пуховой куртки, ни спального мешка: спина — и сразу металл. «Вася-то стойк, — подумал я, — Вроде Хмелевского». Через день после очередной тренировки мы мылись под душем. Две синие с красным вмятины были на спине Василия...

— Дима, все хорошо, — говорит Шишкарев. — Мне нетрудно менять лыжи и рюкзаки. Это мелочь.

И я, вспоминая кровоподтеки на его спине, верю — да, наверное, мелочь.

19 марта вечером Рахманов сказал:

— Сегодня после обеда наконец пришел в себя, поверил, что могу идти довольно долго. Что произошло, не знаю, но до этого момента было невыносимо. Сейчас чувствую тяжелый рюкзак, мерзнут ноги и руки, но это уже «нормальное» восприятие, без раздражения — хорошо бы это чувство сохранилось подольше.

В тот же день двое парней торжественно объявили, что нашли способ облегчить вес, который несут. Рахманов выбросил три крошечные замерзшие батарейки, Юра отрезал карманы у верхних брюк. Решение Хмелевского долго дебатировалось, через день его примеру последовал Мельников, но особенно оно вдохновило Вадима, который собирается укоротить бахилы и обрезать рукава у свитера. Завхоз Леденев категорически против. Вадик тут же апеллирует к общественности: то, что на мне, мое или не мое? Завхоз почти начальник, и из субординационных соображений я поддерживаю Леденева.

На следующий день Мельников потерял фляжку со спиртом. Сокрушается:

— Спирт белый, фляжка белая, снег белый. И что и не обмотал фляжку синей изоляционной лентой? Все откладывал...

Он просит Юру, который ведет учет съеденных продуктов, израсходованного бензина и следит, чтобы рюкзаки у всех «худели» равномерно, учесть дефицит в 800 граммов в его части общественного груза.

Потеря спирта огорчает Леденева. Новая фляжка появится теперь только тридцатого, когда прилетит самолет, и первый раз нам сбросят пополнение — продукты, бензин, снаряжение, которое мы попросим. Спиртом мы разогреваем головки примусов, теперь это придется делать бензином. Володя считает, что горючего может не хватить, но, зная запасливость Леденева, в это никто не верит.

А вот еще проблема, связанная с заплечным весом. Замерз фотоаппарат Рахманова — его славная любимая «Практика». Причем похоже, что в затворе поломка, и рассчитывать на камеру до Москвы больше не приходится.

Фотоаппараты — часть общественного снаряжения. Я предлагаю Рахманову:

— Выбрось, стоимость в Москве сообщу компенсирuem. На сбросе получишь новую. Нелепо тащить полторы тысячи километров два лишних килограмма.

— Сбросят новую, тогда эту я понесу как личный груз, — отвечает Володя. — Жалко все-таки — большие деньги.

Как же быть, когда сбросят еще один фотоаппарат — разрешить Рахманову лести его сломанную «Практику» как личный груз, или считать ее общественным грузом, или настаивать, чтобы он ее выбросил. Настаивать корректно ли? А вдруг она какая-нибудь памятная, бесценная? Интересно, как на месте Рахманова поступил бы каждый из нас? Пожалуй, только Шишкарев

легко расстался бы с такой ценностью. Он любит говорить, что вещи существуют для человека, а не человек для них. Любит говорить и любит доказывать, что это не просто слова.

Холод действует и днем и ночью. Мои пальцы обморожены еще в 1976 году. На острове Генриетты я снова обморозил правую руку, потом в первые дни не уберег левую и добавил страданий правой.

В самом начале нашего похода мы часто останавливали друг друга: «Потри щеку», «У тебя нос белый», «Спасай подбородок». Но в последние дни таких разговоров не слышно — видимо, они потеряли смысл. Щеки и носы у всех имеют очень печальный вид — болячки, причем незаживающие. Чистые, без гноя, но очень болезненные. Сегодня поднял руку и лямкой от меховых варежек задел нос. Боль пробежала по всему телу, как будто ударил ток, так и подбросило, слезы потекли, а на снег закапала кровь. Но самый плохой нос все-таки не у меня, а у Юры. Щеки наихудшие у Вадима. Хмелевский спрашивает врача:

— Вадим, нос уцелеет?

Давыдов отшучивается. Я говорю ему:

— Ты, брат, лечи.

— Носы сохраняются. Само пройдет.

Если бы не сильно обмороженные щеки самого Давыдова, на него можно было бы обидеться, но личный пример придает позиции доктора глубину и философский смысл. Он цитирует Роберта Пири: «Мелкие неприятности, как отмороженные и кровоточащие щеки и носы, мы рассматриваем как издержки большой игры... Боль или неудобства неизбежны, и в общем ими можно пренебречь».

Под рюкзаком не холодно, и днем мерзнут только конечности. Что касается лица, то его уберечь, по-моему, невозможно. Невозможно из-за ветра и мороза, из-за пота, стекающего на глаза. К тому же нельзя не следить за дорогой и направлением. По Пири, обмороженные лица — часть великой игры, неизбежная и малосущественная. Да будет так.

Ночью, конечно, хуже. Ты уже не работаешь, и тебе нужен отдых. Очень холодно и очень тяжело от того, что не можешь заснуть. Теперь я знаю, что «стук зубов» не метафора. Знаю это не только по себе, но и потому, что слышал, как стучали зубы сразу нескольких моих друзей, которые тряслись от холода. Звук жутковатый, и лучше бы никогда не слышать его.

Я вспоминаю, что Нансен отморозил себе во сне кончики пальцев. На днях в три часа ночи я проснулся с паническим ощущением — большой палец на правой ноге замерз, застыл, одеревенел. Я попытался левой ногой потереть правую, пробовал подтянуть колени к подбородку и достать правую ступню руками. В спальном мешке все это получалось плохо. Еще в школьные годы учили меня, что ничего худшего, чем отмороженные ноги, в лыжном походе быть не может. Подведешь и себя и товарищей — береги ноги! Я выбрался из мешка. Натянул поверх носков бахилы, пролез на улицу. На небе горели тусклые звезды, термометр показывал -36° , температуру, которую Василий — наш метеоролог — называет нормальной и которая, на удивление, держится уже несколько дней.

Взял лыжные палки, оперся на них и стал делать махи: 100 правой ногой и 100 левой. Упражнение небыстрое, требует терпения и силы, определенного навыка, но согревает отлично. С Юрой мы называем его — качать ноги. На пятидесятом махе я словно чувствую, как теплая кровь бежит к ступне, и уже предвкушаю, что скоро пальцы отойдут и сделаются мягкими. На последнем десятке махов кровь доходит до кончика большого пальца — он спасен. Для профилактики качаю левой ногой. Согретый и радостный возвращаюсь в дом, температура в котором всего на шесть градусов выше той, что снаружи.

Нансен пишет, что во сне он и Иохансен как бы продолжали свое движение на север через торосы и нередко ночью его будили возгласы товарища: «Чертово отродье», «Вперед, дьяволы», обращенные к собакам.

Так и у нас: сон как бы продолжает дневные заботы. Ни зеленая трава, ни весенний дождик, ни теплое море не снятся.

Ночью Толя будит меня:

— Дима, от тебя пришла радиограмма. Я должен обернуть ноги свитером, чтобы они не мерзли.

Я спал, но неглубоко, и, наверное поэтому мне удалось уловить смешную сторону слов Мельникова.

— Оборачивай, только это распоряжение не мое, а твоей жены. Я-то рядом с тобой, зачем мне посылать тебе радиограмму.

Он опешил:

— Значит, во сне.

Утром Вадим возмущался — Василий заставил его примерять одну за другой 12 пар меховых рукавиц. Половина была мехом внутрь, половина мехом наружу.

— Какие тебе?

— Бери мехом наружу, — подсказал Рахманов. — Недаром у животных мех наружу.

— Мехом наружу, — просит Давыдов.

— Никаких не дам, — почему-то сердится Шишкарев.

Тоже сон.

Еще в 1964 году норвежец Стайб писал, что для похода к Северному полюсу ему изготовили спальные мешки со специальными тесемками, стягивающимися на шее, которые не позволяют хозяину мешка забраться в него с головой. Мы такие перемычки сделать не успели. Уверен, они имеют значение. Ведь как происходит: ты забрался в спальник, не спишь от холода, зуб на зуб не попадает, но в конце концов какая-то полудрема наваливается, и совершенно подсознательно вопреки приказам, данным себе, ты втягиваешь голову в плечи, подгибаешь колени и сползаешь вниз. Теперь-то тепло. Ты дышишь в свой пуховой спальник, обшитый капроном, и крепко засыпаешь. Вся влага, которую ты выдыхаешь, остается в мешке.

Утром все в плохом настроении. Вадим делает вид, что вопрос, который он задает, носит профессиональный характер: «Кто как спал?» В ответ молчание. Потом следует диалог: «Старик, подай спальник». — «Эй, осторожней. Не убей своим пуховым гнездышком».

На ноги мы натягиваем три пары носков: две шерстяные и одну хлопчатобумажную. Последовательность их на ноге зависит от вкуса хозяина. Толя верхними носками считает простые, я простые надеваю всегда на голую ногу. Независимо от последовательности к вечеру вторые и третьи носки смерзаются между собой, и третьи — верхние — наружным слоем примерзают к обуви. Ботинки мокрые, в них иней и лед. Если я брошу их на ночь в угол палатки или даже положу себе под голову, то утром они превратятся в звенящие, словно металлические, колодки. Всунуть ногу в них можно, согреть своим телом можно, но сколько на это будет потрачено времени и моральных сил! Короче, все кладут ботинки в спальники. Любопытно, что лед в ботинках ночью не тает; они остаются почти такими же, какими были. А вот носки, если положить их под свитер и под рубашку на голое тело, просыхают.

Сегодня пасмурно. Дежурит Давыдов. Встал в 4 часа («четыре часа три минуты», — уточняет Вадик), приготовил завтрак и разбудил нас в 5.20. А в 8.15 вышли из лагеря.

С утра было солнце, но к концу первого перехода его закрыла темно-серая туча, поднялся северо-восточный ветер с поземкой. Видимость уменьшилась, на океан опустилась белая мгла. В серо-молочном тумане, точно зернышки синьки, рассыпанной с неба, лежали кубики льда в свежих разломах однолетних льдов.

Шли до обеда пять полных, пятидесятиминутных переходов. Во время трех из них продирались сквозь сплошные торосы. Дважды перебирались через каналы, сооружая мостики из серого льда.

Сразу после обеда прошли небольшое вкрапление пака, лед толщиной метра три и в нем трещина — словно погреб с синими стенами. Все благополучно перебрались, лишь мы с Мельниковым замешкались. Пройдя трещину, я остановился. Вдруг шум. Оборачиваюсь и вижу: лыжи Мельникова на разных сторонах трещины, а сам он висит вниз головой, как перевернутая буква Л. Как сумел Толя таким образом опрокинуться, непонятно. Я помчался к нему.

— Дай ногу! — крикнул Мельников.

— Почему ногу? Руку! — Я не могу сдержать смех. Видимо, вися вниз головой, он все перепутал.

— Да ногу же! — заорал Толя. — Так крепче. Подойди ближе, я подтянусь сам.

Он изогнулся как вопросительный знак и, ухватившись за мою ногу, выбросил свое тело на край льдины.

Случай, конечно, экзотический. Думаю, что воспроизвести его невозможно, да и объяснить трудно. Толя, во всяком случае, не сумел этого сделать.

У Ильи Сельвинского есть такое описание: «А дорога трудна, что ни шаг, то стой, а кругозор огромен: Ледовый океан являл собой до горизонта вид каменоломен. Закованные водопады, грот, ущелье, лабиринты, сталактиты...»

Мы шли по таким каменоломням. Жаль, что поэт не воспел и белую мглу. Она эти каменоломни делала весьма опасными.

Путь выбирали Леденев и Шишкарёв. Вдоль наших красных лыж большими зелеными буквами написано два слова: впереди — «Бескид» и сзади — «Мукачево». Я шел за ребятами и на их лыжах читал название города в Закарпатской области, где делают превосходные лыжи, — «Мукачево,

Мукачево, Мукачево». Снег заметал буквы в середине слова, и перед глазами проносилось: «Мужество, Мужество, Мужество...»

Между собой мы не говорим о мужестве. Все ребята мужественны, и говорить об этом нелепо. Но повторить это слово про себя хорошо.

Я шел и думал, что своих сыновей, Никиту и Матвея, я должен научить мужеству. Мужеству быть сильным. Мужеству быть смелым. Мужеству быть честным.

Сегодня мы впервые прошли девять переходов. Наши координаты 78°57' северной широты, 156°30' восточной долготы.

13 апреля. В начале апреля пятеро из нас отравились, а Мельников и Рахманов то ли убереглись, то ли оказались самыми крепкими. У заболевших расстроился желудок, пропал аппетит, у меня была рвота. Утро 4 апреля было выюжным и морозным, ночью отметили -43° — наш температурный минимум. Пока собирали лагерь, говорили о болезни Давыдова и Хмелевского, которая началась два дня назад; настроение было на редкость паршивое, без труда доктор выявил признаки заболевания еще у троих. Выходит, и я... Мои отмороженные пальцы ужасно ноют. Пожалуй, спроси меня, что хуже всего, я сказал бы — отмороженные руки. Каждое утро во время первого перехода я пускаюсь на всякие ухищрения, чтобы согреть их. Если дорога ровная, то это просто — лыжные палки держу под мышками и пальцы сжимаю в кулаки. Если же дорога плохая, то без палок не пройдешь, и начинается пытка.

Дует ветер, иду последним. Мне надо остановиться, и я кричу: «Толя, не ждите, я догоню». Без рюкзака по какому-то зеленоватому коридору спускаюсь в колодец — ни поземки, ни ветра, но какой стылый воздух, как холодно и жутко, хоть бы эта ловушка в трехметровой толще льда не захлопнулась. Снова иду, на лбу выступил пот. Отчего? Поставив лыжные палки впереди себя, опираюсь на них всем телом. В висках стук, в голове тяжесть, и не хватает воздуха. Ребята далеко, но они обернутся и остановятся. Я снял рюкзак, низко наклонился, почти сложился вдвое и глубоко засунул пальцы в рот... Через несколько минут все повторилось. Потом еще раз, и стало легче: ушла тяжесть, вернулись силы, на душе повеселело. Казалось, что организм вытолкнул из себя яд, и хотелось похвалить его за это. На привале догнал парней и тогда понял, что чувствую себя все-таки неважно. Вадим дал мне таблетки и предписал голод. Вечером как компенсацию за несъеденный ужин мне предлагали и шоколад, и галеты, и сухарь — что хочешь; но все это, столь драгоценное в предыдущие дни, казалось невкусным, ненужным.

На следующий день я должен был дежурить — мы делаем это по очереди, но Юра предложил освободить меня. Собственно, дело не в болезни, аргументировал он, а в том, что, разговаривая с базами и Москвой, я ежедневно сплю меньше других. И чем ближе к полюсу, тем эта дополнительная нагрузка становится все большей. Юру поддержал добряк Рахманов и наш арбитр — Мельников. Честно говоря, я не знал, как мне быть. С одной стороны, обязанности дежурного отнимают у меня время. Вообще-то я люблю готовить, люблю кормить ребят, дежурство — редкая возможность реально заботиться о товарищах, люблю чистить кастрюли, люблю видеть результаты: друзья довольны, наелись, спят, примуса горят хорошо, кастрюли чистые. Встать на

час раньше раз в неделю не проблема. Но траты времени... С другой стороны, вроде бы я перекладываю неприятные обязанности на ребят, так ведь можно дойти до многого — облегчить рюкзак, к примеру. Начальник несет на 10 килограммов меньше других — неплохо, а? Юра — штурман, Толя — радист, я начальник. Чьи функции важнее или труднее? Почему льготы предоставляются мне, а не им? Или, может быть, дело просто в том, что я слабее их и хуже справляюсь со своими обязанностями? Хмелевский — отличный штурман, Мельников — прекрасный радист, Шпаро — средний начальник, и, чтобы он лучше работал, ему делают поблажки. Все это вертелось в моей голове. Можно было сделать так, как я делал всегда, — отрезать дорогу себе, сказать вслух, что я буду дежурить, тогда уж никуда не денешься. Сколько раз в своей жизни именно так — быстро и иногда опрометчиво — я заставлял себя и других трудиться сверх нормы, тренироваться сверх нормы (правильно ли говорить: «сверх нормы», кто ее устанавливает — эту норму?).

Легко было сказать: сегодня я дежурю, разговор окончен. Но что-то меня останавливало от этого быстрого и простого решения. Мое время все-таки в нынешней ситуации весило на весах нашего общего дела больше, чем время моих друзей, И конечно, равные рюкзаки и равные обязанности в отношении дежурства — это вовсе не одно и то же. Изначальная идея нашего путешествия — тяжелый рюкзак и лыжи. А приготовление еды, возведение мачты для антенны, установка палатки, связь с миром, корреспонденции в газеты — все это дела, которые могут распределяться.

Я выбрал вариант более сложный для себя и более полезный для группы. Я согласился не дежурить. Правильно ли я поступил?

В фильме «Красная палатка» идет суд над Умберто Нобиле, который первым улетел со льдины. Он оставил товарищей, но и оправдание у Нобиле было сильным — казалось, что только он может организовать спасение. Пятьдесят на пятьдесят — так оценивает Амундсен все «за» и все «против». Пятьдесят на пятьдесят... Но Амундсен задает Нобиле последний вопрос: «Думали ли вы, генерал, о теплой ванне в Кингсбее?» Пораженный Нобиле отвечает: «Думал». — «Это тот пятьдесят первый процент, который нарушает равновесие. Вы виновны».

Меня судить не за что, на месте Нобиле я остался бы в лагере, но, если бы Амундсен спросил меня: «Думали ли вы, командор, о том, как противно бояться проспать, как тоскливо по утрам вылезать из мешка, когда все еще спят, и как страшно дотрагиваться больными пальцами до металлических примусов?» — я сказал бы: «Думал». И тогда прозвучал бы, наверное, тот же вердикт, что и в фильме: «Виновен...»

...Первый раз мы зафиксировали южный дрейф еще около архипелага Де-Лонга. Вечером Хмелевский и Рахманов взяли теодолитом азимуты крайних мысов острова Генриетты и утром повторили наблюдения. За ночь лагерь сместился к югу на 2 километра. За сутки отдыха 31 марта мы уплыли на юг на 6 километров. Это были бесспорные цифры. По поводу же скорости лыжного движения к северу что-либо точно сказать трудно. Среди нас есть оптимисты и пессимисты, однако из-за того, что мы не знаем ежедневного дрейфа льдин, по которым идем, кто прав — неизвестно. В один из недавних дней все сошлись на

том, что мы пробежали не меньше 30 километров. Штурманы вычислили координаты, и снова выяснилось, что 6 километров потеряно. Склокин с СП-24 сообщил, что станция за 4 дня ушла на юг на 20 километров. Такие вот бесконечно обидные сведения о дрейфе.

— Хотели подкатиться, а пробуксовали, — говорит Рахманов. — Будто идем вверх по эскалатору, а он движется вниз.

Сетования Володи относятся не только к конкретной неудаче, а ко всему первому месяцу движения. Все же мы верим, что дрейф изменится и наши московские надежды «подкатиться» на льдах от архипелага Де-Лонга к Северному полюсу еще оправдаются.

На днях говорил с начальником СП-24 Игорем Константиновичем Поповым. Мы прощались, когда Рахманов попросил:

— Спроси, почему СП-24 идет к нам?

— Я как раз занимаюсь вопросами дрейфа, — ответил Попов. — Объяснений этой аномалии у меня нет. Но скоро дрейф станет попутным. Вот сейчас ветер заходит на запад, еще немного подвернет и станет южным. Станет вашим помощником.

Ветер южным пока не стал. Вечером 11 апреля в полевой дневник дежурный записал координаты лагеря: 80°51' с. ш., 156°50' в. д. и координаты СП-24, переданные Склокиным: 80°47' с. ш., 147° в. д. Это значило, что после обеда мы прошли широту жилой льдины.

Считалось, что, возможно, мы зайдем в гости к полярникам — они были всего в 160 километрах от нас, однако уже 31 марта мы радировали: «Выход на СП реален, но нецелесообразен с точки зрения достижения полюса, которое отодвинется на семь дней».

О радиосвязи. Когда беру в руки микрофон радиостанции, я никогда не думаю о том, что меня слушают десятки чужих людей, что наши переговоры с базами и Москвой записываются на множество магнитофонов. Иногда Лабутин меня одергивает: «Нас слышат», а я отвечаю: «Пусть». Однажды я насмешил весь полярный свет, объявив в эфир: «Сейчас у меня будут секретные переговоры с Лабутиным, прошу всех уйти со связи». Это так мне сказал Лабутин: «Ты насмешил всех», но сам я был уверен, что большинство радиолюбителей после моей просьбы отложили наушники и выключили магнитофоны.

Некоторые слова мы заранее зашифровали: смерть участника, болезнь, человек потерялся; у Лабутина есть система, позволяющая кодировать любые сообщения, но к ней мы пока не прибегали. Когда я надеваю наушники и ставлю на колени нашу «Ледовую», меня не покидает ощущение, что в эфире наши союзники, что им я могу и должен доверять, а они не только сердечно желают нам успеха, но и помогают во всем.

В личный дневник Мельников на днях записал: «Связь — моя трудность и моя радость. Начинаешь работать, и радиостанция жжет руки — они прилипают к ней. Чуть потеряешь бдительность, и губы примерзают к микрофону. Но стоит включить станцию и назвать позывной UOK — Советский Союз, Арктика, Комсомол, как сразу становится теплее. В эфире, кроме наших базовых

радистов, уже ждут друзья-радиолюбители, помогающие нам обеспечить надежную связь».

Вот отрывки из радиожурнала Мельникова за 11 и 12 апреля: «Работники Тиксинской гидрометеообсерватории, ведущие исследования в центральном секторе Арктики, хорошо представляют те очень сложные и порой, казалось бы, непреодолимые препятствия, с которыми семеро парней ведут настоящую борьбу. Мы абсолютно уверены в том, что героизм и мужество, постоянно проявляемые вами, обеспечат благополучный исход исторического перехода остров Генриетты — Северный полюс, воспитательную ценность которого трудно переоценить. Ваш поход еще раз со всей яркостью показывает, что и в наши дни есть место подвигу. Коллектив обсерватории принял решение включить в свой состав участников маршрутной группы на период проведения Ленинского коммунистического субботника и отработать за них семь человеко-дней. Просим согласия. Счастливого вам пути. Толстых ровных льдов с северо-западным дрейфом. В. С. Головин».

От Снегирева: «Необходимо подготовить материалы для «Правды» и «Советской России».

Приятно получать радиogramмы, но радиосвязь, главным образом передача, становится довольно обременительной. После того как к Рахманову поступила индивидуальная просьба написать материал в газету «Социалистическая индустрия», раздраженный штурман записал в дневник: «Вечером из-за связи ложимся не раньше 23 часов. Все пишут радиogramмы в разные газеты, организации и прочее без конца. Так долго продолжаться не может».

Вчера на четвертом послеобеденном переходе подошли к полынье шириной 600 метров. Разделились, чтобы сделать разведку. Шишкарев, Мельников и я отправились налево, остальные направо. Кругом царствовал хаос воды и льда, на пути лежали прихотливые каналы и великанские льдины, словно навороченные какими-то адскими силами. Мы прыгали, карабкались, поддерживали и подстраховывали друг друга, старались как можно быстрее продвигаться на запад, однако справа от себя видели все то же: белую бахрому ломающихся тонких льдинок у берега, мышиного цвета лед на периферии разводья и черную воду в середине. Ширина полыньи увеличилась, подходы к ней были невероятно трудными и, сколько мы ни вглядывались, никаких поворотов — наша туманная долина уходила строго на запад.

Вернулись из разведки. Решили поставить лагерь и ждать утра. Возможно, придется наладить переправу с лодками, и поэтому мы попросили Лабутина и Склокина, как и в первые два дня пути, работать в аварийном режиме связи.

К вечеру температура понизилась. Лед, покрывающий края разводья, ломался, кусочки его — плитки — лезли одна на другую, и на берегу быстро рос маленький живой вал, при этом раздавался непрерывный и громкий треск.

Красное низкое солнце на севере, черная дымящаяся лента воды и белые, будто фарфоровые, поля представляли собой необыкновенный пейзаж. Однако красный конус палатки, черный столбик мачты антенны из лыжных палок и фигурки людей в синих блестящих пуховках казались не менее необыкновенными. Существовала какая-то очевидная и в то же время

удивительная гармония между непознанными дрейфующими льдами и людьми, которые чувствовали себя на них вполне уверенно.

За прошедшие две недели не раз возникал разговор — нужны ли лодки: малютка, весящая 1,7 килограмма, и большая — 12-килограммовая. Все, за исключением Шишкарева, провели в них немало времени в 1972 и 1976 годах. Возможно, именно поэтому глазным противником плавсредств оказался Василий. Его аргументы были такие: ваш опыт относится к прибрежным районам, в центральной части океана весной вполне можно обойтись без лодок. Пири, например, не имел их. И правда, знаменитый американец, подходя к воде, дожидался, когда она замерзнет. Однако его путешествия заканчивались в холодном апреле, мы же придем на полюс в конце мая — на мороз рассчитывать не приходится. Сам Пири писал: «Мы радуемся сильному холоду... повышение температуры и легкий снег всегда означают открытую воду, опасность, задержки». Но могут ли пространства открытой воды, которые трудно обойти, встретиться в открытом океане и долговечны ли они? Исчерпывающего ответа, к сожалению, нет... Интересны свидетельства Пири: «Появление полыней нельзя ни предсказать, ни рассчитать». По пути на север они препятствуют дальнейшему продвижению, на обратном пути могут отрезать путешественника от суши и жизни». Казалось, что полынья, лежащая перед нами, решает спор. Ребята вроде бы единодушны — да, лодки нужны, несли их не зря, но Василий стоит на своем:

— Полынья доказывает, что лодки не нужны.

Действительно, вода замерзает. А будь сейчас потеплее?

Наша стратегия — ежечасное продвижение вперед; на собаках можно делать зигзаги, объезжая препятствия, нам это не под силу. Я не говорю о том, что лодка — существенная мера обеспечения безопасности.

Второго апреля, вспоминая старт экспедиции, Василий сказал мне:

— Когда завис вертолет и ты побежал к нему, я подумал, что ты меня отправишь обратно.

Я удивился:

— Шутишь?

— Нет, Я даже спрятался за ребят, чтобы ты меня не увидел.

Неужели бывает настолько разное восприятие? Мне даже отдаленно не приходила мысль отослать Василия. И сейчас, слушая Шишкарева, я снова, как тогда, поразился; но ничего не поделаешь, только грустно на душе оттого, что люди не всегда хорошо понимают друг друга.

Проклятая полынья! Ты появилась некстати: мы только на 81-м градусе, через три дня сброс, который, по московским планам, должен быть значительно севернее.

Ночью -36°, в 7 утра -28°. Солнце светит сквозь низкую облачность. Собираемся не спеша. Леденев и Хмелевский отправились на разведку по нашим вчерашним следам — всем кажется, что на западе берега сдвинулись. Ветерок восточный, посвежел — 5 метров в секунду, лед шуршит. Возле берега толщина льда 6—8 сантиметров.

— На 2—3 сантиметра стал толще, — говорит Рахманов.

Утешительных известий разведчики не принесли; надо надуть лодки. С шелковым оранжевым челноком Рахманов удаляется от берега метров на 30, он уверен — лед выдержит.

Я не чувствую ситуации, не знаю, как быть, ребята принимают решение — очень хорошо, я присоединяюсь к нему. Впереди без рюкзака, держа под мышкой челнок, скользит Рахманов, за ним трое волокут по льду большую лодку: Леденев справа, Хмелевский слева, Давыдов впереди. Они несут рюкзаки.

Слева побежала трещина. Хорошо видно, что вместо плавных непрерывных движений вперед Леденев вдруг сделал несколько мелких шажков вправо. Но если он все-таки продолжал двигаться вперед, то Юра, которого неожиданно потащило вбок, уже не мог идти прямо и, догоняя лодку, засеменил, невольно прорубая металлическим кантом своих лыж мягкий молодой лед. Под лодкой побежала трещина, и тотчас Хмелевский провалился. Ухватившись за заднюю банку, он повис по пояс в воде. Юру стали вытаскивать, и с его ноги соскочила лыжа.

Мне казалось, что все произошло из-за Леденева. По-моему, ему следовало идти прямо, а не сбиваться вправо, ставя тем самым Юру в безнадёжное положение. Но на берегу рассуждать легко, а там, на льду, и трудно, и опасно, и страшно; я старался ничего не говорить и без того огорченным товарищам.

«Зря взяли рюкзаки, — рассуждали парни. — Сначала надо было разведать до конца путь».

«Напрасно доверились интуиции Рахманова, который один из нас по-настоящему испробовал лед, — думал я. — Теперь он, считая себя виноватым, уже не будет проявлять инициативу».

Юра проглотил столовую ложку спирта — единственная выпивка на маршруте. Думаю, что он сделал это для того, чтобы взбодриться.

Все, по-моему, настроились ждать лучших времен, уж очень широкая полынья, никак с берега не увидишь, что там в центре. После крушения найдутся ли храбрецы повторить попытку?

Я вылез из палатки, пошел к берегу и, забравшись на торос, старался оценить перспективы. Вот она, дорожка на ту сторону — участки самого светлого ниласа^[45], иногда разъединенные узкими черными перемычками, но все же единое целое. Можно идти.

До чего же досадно. Я чувствовал, что надо пробовать еще раз, но распорядиться: «Иди, Рахманов» — не мог. Он только что натерпелся, был подавлен неудачей и своей придуманной виной. Идти стоит, только веря в успех, бесстрашно. Рахманов, Леденев, Давыдов, Хмелевский — любой из них пойдет, но без желаний, с сомнениями. Шишкарев? Я не понимал его, ни о чем не хотел просить. Для себя я исключал роль разведчика — начальник должен быть на берегу и видеть всех.

Рядом оказались Рахманов и Шишкарев. Оба, похоже, делали то же, что и я, — искали путь.

— Дима, попробуем еще раз, — сказал Рахманов извиняющимся голосом. — Сперва сделаем разведку без рюкзаков, пойдем с большой лодкой.

— Это было бы отлично, но кто пойдет?

— Я пойду, — вмешался Василий.

— Ты?

— С лодкой, наверное, можно идти.

— Давайте. Вот отсюда, чуть сбоку, хорошо виден путь. — Я показал обоим дорожку из крепкого льда, которую они уже разглядели сами. — Но лед двигается, и надо действовать быстро. Раз мы решили, собирайте рюкзаки, берите большую лодку и вперед, а мы пока свернем лагерь.

Побежали к палатке. Именно побежали. Мы трое, уже спаянные единым порывом, должны были объединить остальных. Для ребят новость была совершенно неожиданной, но возражать или сомневаться никто не стал — все видели, что решение принято. В душе я прямо-таки молился на Рахманова, удивлялся Шишкареву и благодарил его.

В 17.00 ребята надели спасательные жилеты и тронулись в путь. Дойдя до противоположного берега, вернулись. Второй рейс сделали, положив один рюкзак в маленькую лодку, которую тащили за собой. Такой способ оказался неудачным, ребята сильно устали и в третий раз пошли смелее: Леденев и Шишкарев впереди с рюкзаками, волоча большую лодку, а сзади Рахманов — тоже с рюкзаком и маленькой лодкой в руках. Вернулся один Василий с двумя лодками. Сделали еще два рейса, причем очень спешили, так как подвижка усилилась и узкая трещина у северного берега превратилась в канал. Все тревожились, что лед поломается и тогда снова возникнут проблемы.

В 19.00 закончили переправу, уложили лодки и успели сделать еще один переход. Настроение у всех, даже у Юры, было прекрасным. Свой мокрый верхний костюм из плащ-палатки он выбросил и теперь щеголял в красном: в капроновых штанах и анорাকে.

Опростоволосился Мельников — переправились-то все семеро, а он требовал отправиться с лодками на ту сторону еще один раз. Себя не посчитал, а стоящий колом на льду костюм Хмелевского издали принял за человека. Все весело подтрунивали над Толей.

2 мая. У Хмелевского много работы — он главный штурман и считает себя ответственным за точный выход на Северный полюс; он следит, чтобы все были сыты и продуктов хватало до сброса; как научный руководитель Юра контролирует выполнение всеми участниками научно-практических заданий, которые мы получили и стремимся педантично исполнить; наконец, пишет корреспонденции для газеты «Правда». У Хмелевского несколько тетрадей: штурманские и по питанию. Алгоритмы записей и вычислений составлены им загодя, и поэтому, когда Юра заполняет свои журналы, создается впечатление, что никаких слов он не пишет, а только цифры и знаки арифметических действий. Жизнь у Хмелевского непростая, потому что в ней есть понятие «надо», но нет понятий «удобно» и «неудобно», то есть он полностью пренебрегает личными удобствами и неудобствами.

Многие обязанности распределены между нами. Володя Рахманов изучает льды. Мельников описывает ледовые препятствия и способы их преодоления. Шишкарев хронометрирует действия группы и выполняет простейшие гидрометеорологические наблюдения. Давыдов следит за нашим здоровьем и под нажимом научного руководителя и начальника выполняет научную

медицинскую программу. Леденев отмечает особенности эксплуатации снаряжения и одежды. В связи с программой «Выживание на дрейфующих льдах» передо мной тоже стоят небольшие задачи — фиксировать кризисные, аварийные ситуации и действия группы в них...

Самое изнуряющее препятствие, конечно, торосы. Падения ужасны главным образом тем, что после каждого приходится снимать, а потом надевать рюкзак. Влезть под рюкзак, когда он весит больше сорока, трудно, сил на эту операцию уходит много, и часто на десятиминутных привалах ребята ищут ледяные «полочки», на которые можно было бы поставить рюкзак, не стаскивая его с плеч, а потом, после привала, сразу пойти с ним. Кажется, только мы с Юрой не прибегаем к подобным ухищрениям, и оба, наверное, исходим более из философской, чем практической позиции: проще не сосредоточиваться на поисках полочки, а в очередной раз вскинуть на спину тяжелый груз. К тому же эти удобные бугры, карнизы, шишечки или что-либо другое, годящиеся как подставка для рюкзака, — дело случая, и иной раз бывает досадно смотреть на то, как самую удобную полочку занимает тот, кто быстрее до нее добрался.

«Торосы — изощренная пытка, — говорит Вадим. — Выкручивают сразу и ноги, и ступни, и руки». Однажды он буквально потряс всех, сказав, что планирует количество падений, а точнее — сколько раз за день придется надевать рюкзак.

— Надевать рюкзак для меня — чистая мука, — объясняет Давыдов. — Утром я узнаю у Димы, сколько будет переходов. Раз 10, значит, страдать минимум 10 раз. Да еще в среднем четыре падения за день. На первом привале я говорю себе: если не упаду, то осталось девять; на втором: если не упаду, то осталось восемь...

Все смеются и убеждают Вадима, что четыре падения — цифра непонятная, сильно заниженная: «Откуда ты ее взял, Вадик?» Но он относится к ней серьезно и если на одном из этапов падает дважды, то не огорчается, будучи уверен, что впереди его ждет как бы награда — переходы, на которых он ни разу не упадет.

Каналы, покрытые льдом, совсем иное препятствие. Тут проверяются не крепость лыж и ног, не координированность и физическая сила, а что-то другое — нервная система, воля, смелость, хладнокровие.

Делаешь шаг по пленке ниласа, и она прогибается, будто идешь по натянутой материи.

На льду мы придерживаемся двух правил: осторожность и быстрота, при этом быстрота почти синоним смелости. Если можно пройти по льду с ходу, то надо это делать. Однако стоит одному из семерых «окунуться», и мы оказываемся будто бы отброшенными назад, драгоценная ставка — время — безнадежно проиграна. Осторожность складывается из дисциплины и личной ответственности.

Вот мы подошли к каналу шириной 10—15 метров. Нилас черный, удивительно красивый, покрытый белыми кристаллами соли — «снежными цветами», как их называют в Арктике. Местами он наслоился, а местами по нему бегут трещины. Наш берег высокий, около двух метров. Возможно, из-за этого спускаться на лед особенно страшно. Нилас совершенно не внушает

доверия; однако перебраться быстро — значит устроить обед на той стороне, значит можно рассчитывать на полноценную вторую половину рабочего дня.

— Володя, ну как? Пробуй, — говорю Леденеву.

Мне хочется, чтобы он пошел, и хочется, чтобы он сказал; «Нет, нельзя — ненадежно», потому что я боюсь за него.

— Надень спасательный жилет и возьми веревку. Вася, пожалуйста, достань веревку, ты будешь страховать Леденева.

Почему Леденев спускается на лед? Он хочет так же, как я, спасти ходки, вот в чем дело. Он должен вносить свою очень весомую лепту в успех предприятия, и часть этой лепты — его собственное бесстрашие, он самый ловкий среди нас, гимнаст, горнолыжник, он самый легкий, наконец. Он должен подавить в себе страх, потому что сейчас он пример для всех.

Но он боится, видно, что он боится. Долго примеряется, выбирая для себя путь, и быстро переходит. Бежать он не должен — можно испортить лед. Теперь есть веревка, натянутая между берегами реки. Держась за нее, реку переходит Вадим. Лед дышит, играет. Давыдов укрепился на той стороне, взял конец. Теперь Леденев переносит все рюкзаки. Идут остальные. Последним, уже без веревки, бежит Шишкарёв, и лед рушится.

19 апреля температура воздуха была -30° , ветер южный. Путь преградило разводье шириной метров триста. Серый нилас у берегов был крепок, но слабел к центру, где оставалась полоска воды шириной от 3 до 10 метров, которая как бы делила весь массив молодого льда на две части, между собой не связанные, независимые. Давыдов, Рахманов и Хмелевский пошли налево; Леденев, Шишкарёв и Мельников — направо; я остался на месте, чтобы оценить нилас и вообще всю ситуацию целиком. На востоке метрах в пятистах виднелся торос — отметка для разведчиков, возле него они должны были повернуть. Пройдя сотни две метров, Леденев, Шишкарёв и Мельников увидели, что берега разводья как будто смыкаются в дальше лежат паковые поля. Леденев предложил вернуться за рюкзаками, он был убежден, что нам всем надо идти в восточном направлении. Мельников не согласился — нужно продолжать разведку. Он сомневался, что разводье в самом деле закрылось: берега низкие и издалека вполне можно не заметить какого-либо поворота или рукава этой тихой широкой реки. Леденев и Мельников резко заспорили. Толя дальше отправился один. Он добежал до тороса, забрался на него и увидел, что река, не сужаясь, круто уходит на юго-восток, там разливается целое море, и фиолетовый туман стоит в небе. Такие сведения принесла восточная группа. Разведчики, отправившиеся на запад, также не нашли ничего утешительного. В это время началась подвижка, берега «поехали» навстречу друг другу. То есть как было на самом деле, никто не знал: двигались ли действительно оба берега или только один из них, и тогда какой именно — северный или южный? В центре разводья уступы ниласа, примыкающего к северному берегу, напозлали поверх уступов нашей стороны, как будто утюжа их. Северные «мысы» были, кстати, потолще, и мы поняли, что, перескочив на «тот берег», будем чувствовать себя в полной безопасности. Относительная скорость перемещения берегов составляла 15 метров в минуту.

Взяли рюкзаки и каждый своей дорожкой, поглядывая друг на друга, двинулись к стыку. До края не дошли — лед там был тонкий, как бумага. Стояли на почтительном расстоянии и ждали, когда какие-нибудь два клина — северный и южный — на какие-то секунды перекроют черную воду. Первым перескочил Рахманов и поехал от нас (или мы поехали от него?), потом Хмелевский, Леденев... Последним, пересиливая ужас, прошел Толя — самый непригодный для таких переправ. Между ним и Рахмановым расстояние было добрых 50 метров.

К движению льда, к торошению, вызывающему у новичка страх и любопытство, постепенно привыкаешь. На привале мы слышим громкий треск — где-то на востоке торосит. Через четверть часа перед нами канал. Что ж, надо идти на восток, где ломается лед, там есть шанс перебраться.

Торосы, около которых мы расположились на десятиминутный привал, вдруг поползли. Посыпались обломки синего льда.

— Рахманов, твой анорак уплывает вместе с торосом.

— Переверься, пожалуйста. — Володя не отрывается от тетради.

Успеет вал за десять минут пройти два метра, отделяющие нас от него? Похоже, успеет. Вадим спит, сидя на рюкзаке. Шутки шутками, но вал уже около его ног.

— Вадим, проснись, лед надвигается.

К началу мая все успели натереть и намять ноги. Давыдов давал медикаменты, но говорил, что «такая ерунда через неделю сама пройдет». И верно, все заживало, однако себя Вадим не уберег. Как-то на дневном привале я увидел рану у него на большом пальце ноги.

— Вадик, что это?

Давыдов выдавил на рану полтюбика мази.

— Обморожение первой-второй степени, а вот, — он показал на черное пятнышко, — сухая гангрена.

Все разговоры в палатке стихли.

— Как гангрена?

— Точнее, некроз кончика пальца. Ничего страшного. Не волнуйся. Уже проходит, худшее позади. Мази у нас отличные, и идти сейчас не больно. Только когда перелезаем через торосы, боковые движения ноги вызывают боль. Через неделю пройдет.

Я ничего не знал о болезни Вадима. Я спросил его, делал ли он записи о состоянии своей ноги в медицинском журнале? Да, делал. Я спросил Юру, заглядывает ли он в медицинский журнал? Да, заглядывает. Почему я ничего не знал?

На мой раздраженный вопрос можно было ответить по-разному, но ребята смущенно промолчали, наверное, полагая, что любой ответ начальнику не понравится и раздражение только усилится.

Я попросил у Давыдова его записи.

«17 апреля. У Васи выпала пломба.

18 апреля. У Васи утром головная боль. Дал две таблетки анальгина с пирамидоном. Юра продолжает утверждать, что у него «болотная стопа».

19 апреля. У Володи Леденева болит четвертый зуб снизу слева под пломбой.

22 апреля. У Володи Леденева тянущее чувство в поясничном отделе позвоночника. Вчера поставил ему перцовый пластырь».

Ага, вот и история болезни Вадима.

«Вскрылся гнойник на большом пальце левой ноги (до этого два дня не давал спать)... Разболелась потертость на пятке слева (видимо, воспаление). Поставил спиртовой компресс. Продолжает болеть большой палец левой ноги, особенно после двух-трех переходов. Пятка беспокоит меньше... Противно ноет нога, тащил ее как раненый... Вчера весь день болел большой палец левой ноги. Сегодня до обеда то же, боль страшно портит настроение... Сегодня пятку трогать не буду, завтра поставлю спиртовой компресс».

Не удержусь и приведу запись из дневника Давыдова, прямо не относящуюся к его травме. Она подводит итог личному мужеству Вадима.

«С 18 апреля сделали 130 ходовых часов. Это десять часов непрерывной ходьбы каждый день. Очень тяжело. Но и очень приятно. За это время прошли 360 километров. До полюса меньше шестисот. Наших сил и воли хватило на те испытания, которые мы уже перенесли, хватит их и на те испытания, которые мы встретим в дальнейшем».

Вадим определял число переходов, оставшихся до ночлега, количеством «планируемых» падений и надеваний рюкзака. Другой — общей — «единицей измерения» числа переходов было желание поесть, а попросту голод.

Рахманов стонет:

— Вечером не наелся. После ужина жду завтрака, потом обеда, а после обеда опять ужина.

Кажется, он острее всех переживает голод. Против слов «голод» и «недоедание» Хмелевский категорически возражает, ибо «питаемся мы хорошо».

— Выражайтесь точнее, — учит Юра. — Правильнее говорить: хочется есть.

Первый утренний переход в нашей компании считается легким, потому что он первый. Второй хорош тем, что после него дежурный дает галету и кусочек сахара. Третий самый лучший, во-первых, он как бы вершина: подъем сменяется спуском, ведь до обеда остаются только два перехода, а во-вторых, после него мы получаем 25 граммов колбасы, 15 граммов шоколада и две галеты. Этот привал называется «колбасно-шоколадным». Четвертый этап хорош потому, что он предпоследний, а пятый просто замечательный — после него обед.

В 1972 году, отправляясь через пролив Лонга, мы взяли продуктов и бензина на 25 дней. Вес рюкзаков был 51 килограмм — предельный, по нашему мнению, для перехода на лыжах по льдам. Дневной рацион участника весил 980 граммов. В 1976 году в переходе от острова Врангеля к станции СП-23 мы рассчитывали закончить путь за 23 дня и к рациону добавили 70 граммов. Пайки наши были вполне достаточными для выполнения всех работ, но ощущение голода на маршруте не покидало.

Перед полюсным переходом возникли вопросы. Продукты берем на 14—16 дней плюс неприкосновенный запас на 2—4 дня. Рюкзак весит 45 килограммов. До предельного веса остается резерв в 6 килограммов. Так как, возьмем продуктов побольше или пойдем с «легкими» рюкзаками?

Дилемму решили в пользу «малого» стартового веса. А потом стали жалеть.

После первого сброса Хмелевский предложил увеличить дневной рацион на 150 граммов, заплечный вес при этом возрастал на 2 килограмма. Мнения резко разделились, все спорили и ссорились, но тем не менее эксперимент начался и оправдал себя.

Имеется обширная программа по питанию: использование специальных белковых добавок, витаминов и так далее. Однако создается впечатление, что и многие другие, вставшие именно перед нами, проблемы и найденные решения могут оказаться интересными для специалистов. Во-первых, общее увеличение рациона, причем главным образом за счет роста потребления углеводов (в нашем прежнем рационе количество жиров, как многие считали, было рискованно большим). Во-вторых, изменение рациона от марта к маю, от морозов к «теплу», от старта к финишу. В-третьих, организация дополнительного питания во время дней отдыха, приуроченных к сбросу в лагерь парашютов. Это дополнительное питание, конечно, очень важно для нас, но правильно его наладить, как мы убедились, весьма трудно.

Маленькие порции еды в промежутках между пятидесятиминутными переходами мы называем перекусами. Послеобеденные перекусы похожи на утренние. В обед каждый получает 110 граммов сублимированного творога, 50 граммов сала, ржаной сухарь, 3 галеты, 7 кусков сахара и шоколадную конфету. Ужин: гречневая каша с молоком, топленым маслом и сублимированным мясом, сахар, галеты, чай. На завтрак то же, что и на ужин, но гречневая крупа заменяется геркулесом, а вместо чая иногда кофе.

Неискушенному человеку представить себе наши горячие блюда трудно: молоко и мясо редко совмещаются в городской кухне. А количественный состав такой: 100 граммов крупы, 50 граммов сухого молока, столько же топленого масла и столько же мяса на каждого.

Можно с уверенностью сказать, что наши супы (или скорее каши — как правильно?) по калорийности не уступают самым лучшим сортам пеммикана прошлых лет, а по качеству, вероятно, превосходят их.

...Часто бывает, что радиосвязь вечером затягивается. Парни засыпают. Толя, отдав мне радиостанцию, тоже похрапывает, а сам я будто нахожусь в другом мире: радуюсь, горячусь, утешаю, хвалю или ругаю наших базовых радистов. Переговоры с Лабутиным и Федором Склокиным я очень люблю и ценю. Никогда не покидает меня ощущение, что мы во всем великолепно понимаем друг друга, а это ведь главное в общении. Непонимание вызывает такую тоску, такую подавленность, тогда как понимание наполняет счастьем.

В предпраздничные предмайские дни и без того большой объем работ в эфире резко возрос. Рахманов, полный скепсиса и даже пессимизма, день за днем пишет в дневник «жалобы»: «Как всегда, затянулась связь, сейчас 0 часов 35 минут, а адмирал и не думает закругляться». (Адмирал — это я.) «Радиосвязь опять ломала все распорядки. Уже 23.30, а конца не видно. Вставать все равно нужно в 5.30». «Радиосвязь — основной бич нашего бытия сейчас». Но радиосвязь не только бич, но и источник вдохновения. Множество поздравлений послали мы друзьям экспедиции. И, в свою очередь, получили по эфиру немало добрых слов.

21 апреля пришла телеграмма от первого секретаря ЦК ВЛКСМ Б. Н. Пастухова: «В канун 109-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина от имени 38-миллионного Ленинского комсомола желаем вам, дорогие друзья, отличного здоровья, ровного льда, попутного дрейфа. Верим в ваше мужество, высокий патриотизм. Пусть на пути к Северному полюсу вам по-прежнему не изменяют выдержка и хладнокровие. Ждем вас с победой!» Нам дороги эти слова. Мы должны быть безупречны. Выдержка и хладнокровие — это действительно то, чего нам следует пожелать. Если я задам моим друзьям вопрос, каждому в отдельности — боишься ли ты, что тебе неожиданно на несколько секунд изменят выдержка и хладнокровие, по-моему, ответ будет один и тот же: боюсь.

Нет, нет, Володя Рахманов, ты не прав, говоря, что радиосвязь — бич. Это слово надо понимать совсем в ином смысле: оно нас не ранит, а подгоняет, мобилизует. На нас смотрит вся страна, и радиосвязь — это связь с ней. Мы не имеем права не выдюжить.

А потом заметил ли ты, что Юра — наш мудрец Юра — после апрельских дней отдыха захандрил. Причина была такая: не пришло письмо из дома, а в желанной передаче «Голоса родных» супруга Рита не упомянула о маленьком сынишке Пете. Рассказала про старшую Аню, рассказала про младшую Олю и ни слова о Пете. Неспроста или случайно? Ты видел, как Юру это мучило? Сильнее, чем рюкзак, острее, чем меня непонимание Шишкарева. Вслушайся: мучит, му-чит, мутит разум, мешает жить. И я попросил (ты знаешь ведь об этом), чтобы Рита сообщила о Пете, хотя вообще радио, по общей договоренности, мы не загружаем личными телеграммами. И вот пришло чудесное радиописьмо от Риты, которое стало для нашего научного руководителя живой водой:

«У нас все хорошо. Твой сын Петя растет. Машину держит в гараже и стреляет из автомата. Ничего не изменилось у нас после твоего отъезда. Хочется, чтобы ты лучше смотрел в свой теодолит и дрейфовал в одном направлении, чтобы ветер не относил вас от полюса. Держи форму и штурвал лучше... не забывай о Москве и семье. Маргарита».

Связь закончена, я толкаю Толю: спасибо, дружище, убирай рацию. Все спят, но Юра или не засыпал, или проснулся.

Я вылезаю из спального мешка, зову радиста на улицу, но он устроился уже так крепко, что ему об этом и думать страшно.

— Юр, можно нам с Толиком как компенсацию за недосыпание взять на двоих конфету? Связь прошла отлично.

— Возьмите по целой.

— А тебе дать?

— Нет.

— Спасибо, старичок.

Этот разговор почти дословно повторяется часто. Мне кажется, что для Толи и для меня это скорее ритуал, чем что-то существенное. Не думаю, что кто-нибудь из ребят нас осуждает. Конфетка — ценность относительная. На привалах, к неудовольствию Хмелевского, начинается торг: сало меняется на сухарь, сухарь на две галеты и так далее. Варианты предлагаются самые

сногшибательные, но конфеты в этом обмене котируются низко, разве что сластена Василий готов за них отдать все. Однако, зная табу Хмелевского, все больше болтают об обмене, чем в самом деле меняются. Осуждает научный руководитель и «заначки», то есть личные маленькие запасы «на черный день». Создаются они скорее по какой-то старинной привычке (в походах в 1971 и 1972 годах нам было действительно голодно). Иногда Леденев щедро раздает свою очередную «заначку», бывает, что то же делает Рахманов.

Позавчера я потерял конфету, преподнесенную Юрой за сверхурочную радиосвязь. Сперва «Чародейка» лежала на груди. Среди ночи я повернулся на бок, и, чтобы не раздавить конфету, переложил ее в ботинок. Затянув спальник, достал «Чародейку» и решил съесть, но снова заснул. Она упала, а когда я проснулся с мыслью о ней, ее нигде не было. Шарил, шарил — пропала. Я не стал ждать утра, вылез из спальника — ужасная процедура! — и все-таки нашел ее.

...Третий сброс прошел успешно, оказался трудным и поучительным.

Дежурил Мельников, все получалось у него хорошо: встал в 4.30, через час был готов завтрак, и в 7.40 мы надели лыжи. Светило солнце, поля кругом лежали ровные, в полдень определились и были очень довольны — установили рекорд: за последние двенадцать ходок (между двумя обедами) прошли 21 миль. Чтобы успеть побольше и ожидая к тому же обильный ужин, решили обед сварганить прямо на снегу, не ставя палатку. Вырыли яму в заснеженном склоне высокого тороса, Толя укрыл там примусы от ветра и приготовил горячее молоко — по две кружки, то есть по 0,7 литра на брата. Накрыли стол — спальную пенопластовую подстилку. Миски, конечно, грязноваты, на фоне белого снега они даже черные — возможно, их мыли последний раз только две недели назад, в дни прошлого отдыха. Сервировка закончена: семь столовых алюминиевых ложек брошены кучкой, четыре эмалированные кружки стоят пустые, три заняты творогом, в мисках лежат равные порции: сухарь, галеты, сахар и два могучих ломтя сала — не меньше ста граммов. Этот великолепный стол освещен солнцем, и если бы написать картину, то получился бы прекрасный натюрморт «Обед с салом на пенопластовом коврике во льдах».

— Володя, кому? — кричит Мельников.

Правила игры известны. Рахманов отворачивается, Толя показывает пальцем на одну из мисок.

— Кому?

— Тебе.

— Кому?

— Юре Хмелевскому...

Рахманов в отведенной ему роли плох тем, что вопреки здравому смыслу вносит в случайность, которая запрограммирована, одну всем известную закономерность — непременно оставляет себя напоследок. Толя мог бы без труда наказать Рахманова за нарушение правил — выбрать самую большую порцию и оставить ее ему. Но таких мыслей у Толи нет, да и порции все равны.

После обеда на втором переходе погода испортилась: появился туман, ударил ветер. Предложения остановиться никто не сделал — оно прозвучало бы, конечно, предательски. А потом мы попали в торосы. Разумно, наверно, было

бы вернуться, но надежда вырваться из западни и продвинуться на север подталкивала вперед. Потом, когда надежда исчезла, возвращаться было слишком обидно.

Мельников заметно волновался. Связь назначена на 18.00. Значит, в 17.15 надо стать лагерем. К этому времени надо выйти из торосов, иначе с самолета нас трудно будет найти.

Остановились, чтобы сделать разведку. С высокой гряды увидели три небольшие прогалины и пошли к ним. И вдруг канал. Метров шесть шириной, высота берега около метра. На воде плавает жидкая каша из снега и тонких льдинок. Мы пошли по берегу канала вправо, но рельеф льда там, на востоке, не сулил ничего хорошего. К счастью, когда мы решили уже надуть маленькую лодку, чтобы на ней переправиться, Рахманов усмотрел впереди будто специально заготовленную плавающую льдину, Володя прыгнул на нее, и она почти не шелохнулась. Он перескочил на противоположный берег, а на льдину перешли Давыдов и Хмелевский. Вместе с Рахмановым между островом и северным берегом канала они соорудили мостик из лыж. Мы передавали рюкзаки Давыдову и Хмелевскому, затем парни по лыжному настилу переправляли их Володе Рахманову.

Все молчали, сознавая, что из-за погоды и нашего опоздания сброс может не состояться. Очень спешили. На место пришли в 17.40, и через полчаса Мельников вышел в эфир.

Погода окончательно испортилась: низкая облачность, сильный северный ветер, поземка, видимость не более километра. Съели последнюю порцию каши, попили чаю. Самолет вылетел с СП-24, но найдут ли летчики нас и как они сбросят груз?

Рахманов запустил змея, который поднял канатик антенны средневолнового привода.

Льдина почти круглая, диаметр не больше трехсот метров. На южном крае ее, куда несутся струн поземки, хаотическое нагромождение торосов. Посредине поля стоит палатка, над ней, как птица на привязи, бьется змей. «Борт 4175» говорит с Мельниковым. Самолет идет по нашему приводу, вот уже и по УКВ-радиостанции мы слышим голоса пилотов.

Желанное чудо: с юга из серой мути неслышно выскальзывает Ил-14. Курс его точно на нас; будто палатка магнит, который своим полем захватил и притягивает машину. Ведут самолет командир Охонский и флаг-штурман летного отряда Кривошея.

Великолепно вывел машину Охонский. Секунды нужны Илу, чтобы пройти скудное пространство, которое нам удастся обозреть. Самолет чуть не срезал поднятого на 70 метров змея и исчез, скрылся в снежной пелене. Гула не слышно, и опять тревожно: найдет ли он нас вторично, сбросит ли груз?

— Приготовиться к приему парашютов, — командует из палатки Мельников. На маленьком вытяжном парашюте летит черный небольшой ящик.

— От медиков, — комментирует Толя. — В нем тесты Михаила Алексеевича Новикова и овощи.

Ящик упал в 10 метрах от палатки, и его тут же подтащили к дому. Снова заход, теперь, словно торпеда, летит к нам лыжа, с двух сторон прикрытая

тяжелыми досками. Еще 4 круга, и сброшены парашюты. Приледнившись, первый, второй и третий бешено уносятся на юг, словно буера, и три человека бегут за ними, чтобы хоть как-то проследить их путь. Оставшиеся уже не пытаются поймать четвертый парашют на месте падения, а, выстроившись неполной, ждут, когда он будет мчаться по льду мимо них. Везет Васе. Со знанием дела, с хватив нижние стропы, он гасит купол, и все же несколько десятков метров парашют тащит его по снегу на животе, пока еще двое не успевают на помощь.

Продукты нам сбрасывают в мягких длинных мешках. Двадцатилитровые канистры с бензином обхвачены специальными рамами из ремней и деревянных реек. Грузы мы подтаскиваем к палатке. Против ветра тянуть их трудно, к тому же в зоне торосов, где застряли парашюты, глубокий снег. Каждый мешок волокут трое...

Наконец палатка накрыта двумя парашютами, горят примусы, готов чай, и, напившись его с сахаром «без ограничений», после очень короткой связи — самолет благополучно вернулся на СП-24 — в час ночи мы засыпаем.

За стенами палатки бушует пурга. Ветер 20 метров в секунду, видимость нулевая, температура -7° . Первый раз нам сильно везет. Встань мы лагерем на большом поле, парашюты можно было бы и не найти. Урок на будущее. И еще повезло в том, что пургу природа приурочила к дням нашего отдыха.

Вчера провели митинг возле палатки. Произносили речи: и научный руководитель, и парторг, и комсорг, и я. Вадим палил из карабина. Леденев и Рахманов фотографировали. Бояться пурги? Это несерьезно.

У нас свежие газеты. Вслух мы прочитали статью Пескова «Они идут» и многие другие материалы о полюсном переходе.

У нас поздравительные телеграммы.

А еще письма. Из дома, от друзей. Гидростроителю Володе Рахманову пишут со всего Союза. Он показывает присланные маленькие фотографии гидростанций: «Саяно-Шушенская — проектировало наше специальное конструкторское бюро, Красноярская — проектировал сам, Ингури ГЭС — моя родная». А вот письмо из Вьетнама — фотография гидростанции на реке Кхакбе, ее тоже строил Володя Рахманов.

Дочь Юры Хмелевского Аня пишет:

«Если вы очень сильно обморозитесь, то бабушка сказала, что вы должны взять шарф и обмотать его вокруг обмороженного места дважды».

А моя жена рассказывает о четырехлетнем сыне Матвее: каждый вечер он увязывает игрушки: «Еду на севел». — «Сначала надо научиться выговаривать букву «р», — говорит жена. — «Пучуха», — возражает Матвей. А старший, пятиклассник Никита, прислал открытку с кадром из фильма «Мимино». «Папа, помнишь, как год назад мы смотрели кино и потом говорили о Родине?» На обороте открытки подчеркнуты слова режиссера Г. Данелия: «Я хотел бы, чтобы наш фильм рассказал о месте человека в жизни, о чувстве Родины, об ответственности перед ней». Мой малыш попал в точку.

Над палаткой полощется красный флаг.

Наши координаты $84^{\circ}45'$ северной широты, $158^{\circ}40'$ восточной долготы.

18 мая. На острове Генриетты — множество медвежьих следов. Молодого зверя, по-кошачьи грациозного, мы видели на льдах незадолго до старта — опасливо оглядываясь, он убегал от нас в открытое море. Там же, возле ледниковых обрывов, на воде кормились птицы (люрики). В марте более или менее регулярно — наверное, раз в день — попадались на глаза следы медведей и песцов. 9 апреля на широте 80°22' возле полынья незадолго до нас прошла медведица с двумя совсем маленькими медвежатами. Они родились недавно, наверное, на суше, а до ближайшей земли — 400 километров.

На 81-й параллели пересекли следы большого медведя. По следу ясно, что зверь тащил добычу, видимо, нерпу. Помнится, после этого Давыдов, хранитель оружия, забеспокоился. Перед сном, как и в первые дни пути, он предупреждал: — Карабин возле меня. Он заряжен.

Каждый второй-третий день Вадим организует проверку боеготовности нашего СКС-10. Метрах в сорока от палатки выбирается мишень — пятнышко на торосе, бугорок, льдинка, и кто-нибудь с азартом раз или два палит по цели. Потом дуло заклеивается пластырем, и так карабин хранится до следующей стрельбы. Постоянные поклонники «карабинодержателя» Вадима — Шишкарёв, Хмелевский и Леденев — всегда готовы продемонстрировать свою меткость.

В районе 84-го градуса мы обнаружили настоящую медвежью тропу. Узкие, затянутые льдом каналы, вытянутые в широтном направлении, следовали один за другим, и по четырем из них с востока на запад незадолго до нас (за неделю?) прошли звери: медведица с детенышем, медведь, два медведя, еще медведь. Расстояние между застывшими реками, облюбованными животными, составляло 4—6 километров; бросалось в глаза, конечно, общее направление движения белых странников.

Вчера на широте 88°10' мы увидели след песка. На свежем снегу отпечатались подушечки лапок, на наледях остались царапинки от когтей. Полярная лиса бежала на северо-запад; Леденев снял след на киноплёнку, я сфотографировал. А перед этим в разводе Мельников увидел нерпу. Выходит, приполюсный район звери обжили. Почти наверняка где-нибудь тут бродит и белый медведь. Ведь он — середина цепи, края которой нам повстречались: нерпа — пища медведя, а песок сопровождает его, рассчитывая на остатки обеда косолапного.

В один из минувших дней мы записали репортаж для воскресной юмористической программы Всесоюзного радио «С добрым утром». Начал Леденев:

— Дорогие друзья, скоро пора летних отпусков. Вы выбираете солнечные маршруты. Сообщаю вам: солнышко у нас не заходит, воздух чист, как нигде на планете, приезжайте.

— Комаров нет, — поддакнул кто-то.

— Температура 33 градуса, — продолжает Леденев, — правда, минус, но это уже деталь.

— Володя рекламирует арктическое солнце, — микрофон взял Давыдов, — а на случай солнечного затмения несет свечи.

— Почему на случай затмения? — подхватил Василий. — На случай, если бензин кончится. Мы будем готовить на стеарине.

Сейчас это шутки, ребята подсмеиваются над завхозом, но я хорошо помню, как в конце апреля Леденев и Давыдов поссорились из-за маленького свечного огарка. Вадим, взяв святая святых Леденева — рембазу, нашел там свечку:

— Выбрасываю.

— Положи, Вадим. Проверь лучше свою аптечку, из нее половина ни к черту не нужна.

Леденев наступает на «больную мозоль» Давыдова. Все мы считаем, что походная аптечка слишком велика, однако врачу тут перечить бессмысленно, и никто из нас не отважится «потрясти» его медицинские запасы.

Вадим снова объявляет:

— Выбрасываю.

— Не смей, — кипит Володя. — Еще сам попросишь.

Завхоз знает, что говорит: в пургу 1—4 мая огарку и в самом деле нашлось применение. В нашем снаряжении много капрона: палатка, рюкзаки, спальные коврики, бахилы. Им обшиты пуховые куртки и спальники. Капроновая ткань сечется, как только разрежешь ее — срез сразу же нужно оплавить. Спичкой несподручно, примусом тем более, а вот свечкой отлично.

В пургу особенно ценишь палатку, она у нас оригинальная, и несколько слов я напишу про нее.

Сперва выбирается ровное место с крепким настом. На острые концы двух лыжных палок надеваются петельки мерной веревки длиной 2,25 метра. Одна палка втыкается в снег, отмечая центр будущего дома, другой по снегу чертится окружность. По ней одноручной пилой режется наст, затем веслом роется канавка глубиной 15 сантиметров. В это время кто-нибудь собирает каркас потолка палатки — десятигранную пирамиду: в основании 10 титановых звеньев со специальными ушками, а боковые ребра — 10 алюминиевых лучей. Затем один из нас, обычно Шишкарев, становится в центр круга, держа над головой пирамиду, и 3—4 человека вставляют носки лыж в ушки, закрепляя пятки «Бескидов» в канавке. Десять лыж превращаются в упругий и надежный остов будущего дома.

Два человека набрасывают на каркас капроновое полотнище — стены и потолок. Особый отворот полотнища — мы называем его воротником — укладывается в канавку и крепко зажимается снежными кирпичами.

Наш дом похож на полусферу, но ближе всего к параболоиду. Ветер ему не страшен. Синий рукав входа — люк в мир — крепко завязан изнутри.

В пургу снег моментально облепит и мех, и шерсть, и брезент, забиваясь в поры материи или между волосками меха. А вот от капрона снежинки «отскакивают». Метет, а стены палатки по-прежнему чистые и светлые.

Рахманов облачается в капрон — широченные колготки и куртку с капюшоном.

— Погляжу, как там, измерю скорость ветра, — говорит он.

Эта одежда взята именно на случай пурги. Возвращаясь в ней в палатку, и снега на тебе нет. Кстати, весит капроновый костюм всего 200 граммов. Еще о весе. Палатка — 4,2 килограмма, каркас — 3 килограмма. При этом площадь пола — 15 квадратных метров, а высота дома — 1,6 метра. Наш любимый чум легок и просторен, семерым можно жить в нем без тесноты. Справа от входа —

кухня. Здесь два примуса: австрийский «Фебус» и отечественный «Шмель». Последняя модель «Шмеля» имеет государственный Знак качества. Работает он отлично и радует нас не меньше, а временами и больше, чем его прославленный заграничный собрат.

На снежный пол стелется полиэтиленовая пленка, затем семь пенопластовых ковриков, которые связываются между собой. Надутые «слонявчики», наши спасательные жилеты, также связываем в единый матрац, и постель готова.

Яркие, с крупными надписями лыжи тоже имеют Знак качества. Они, будто хорошо подобранные обои, преображают пашу комнату. Цены нет лыжам. Более жесткой проверки на гибкость и прочность, чем переход с рюкзаками по дрейфующим льдам, придумать для них невозможно. В торосах нагрузки «Бескиды» испытывают адские: поперечное кручение, продольный изгиб, прямые удары носков о лед — все выдерживают. Особенности у них две: слой гикори — особо твердого дерева, которым покрыта рабочая поверхность, и металлический кант, позволяющий лыжнику «зарубаться» на наклонных скользких льдинах.

После сброса 30 апреля вес рюкзаков возрос до 49 килограммов, то есть стал на 4 килограмма больше, чем на старте. Во-первых, за счет отснятой фото- и киноплёнки, заполненных дневников и тетрадей увеличился вес общественного снаряжения. Кроме того, мы считаем, что теперешний четвертый этап может оказаться самым длинным — именно на нем мы должны создать как бы резерв, максимально приблизиться к полюсу, чтобы потом было время точно найти его.

По утрам, когда снимается палатка, меня всегда потрясает одно и то же. Каким образом невероятное количество вещей, обеспечивающих нашу жизнь, наше продвижение, выполнение научной программы, уместается всеми рюкзаках? Не в нартах, которые потащат десятки собак, не в мотонартах.

«Такого не может быть», — хочется крикнуть. Парадокс, загадка. Но... 30 минут каждый из нас проводит с грудой предметов и рюкзаком. Совершается колдовство, и груда исчезает. Остается семь аккуратных, красивых и слишком тяжелых мешков.

Часто, когда я иду последним и вижу впереди себя цепочку вышагивающих друзей, я словно мысленно объясняюсь им в любви. У всех важный вид и мешки за плечами, все очень торопятся и похожи на добрых гномов из сказки.

По сравнению с мартом температура поднялась на 20 градусов. Раздеваемся, складываем вещи в рюкзак, он тяжелеет. Пот заливает лицо. Хочется пить. Хмелевский говорит, что жажда мучит его так же, как раньше холод.

Однако худшее, что несет тепло, — это незамерзающие разводья.

1 мая дул сильный северный ветер, 2-го не менее сильный южный, 4-го полдня бесновался норд, а к вечеру снова задул зюйд. Мы были готовы к тому, что льды после пурги пострадают, однако действительность превзошла самые унылые прогнозы. Льды были изломаны и разбиты. Утром 5 мая, забравшись на торосы рядом с палаткой, мы увидели кругом синие озера, соединенные прихотливыми каналами. Слышались сравнения: «Карелия», «Половодье», «Венеция».

Началась ежечасная борьба с водой.

Сформулированы правила — что мы должны и что не должны делать вблизи воды. Главное: дисциплина, собранность, бдительность. Срывы бывают редко. Но бывают.

...Под нашим «бережком» на льду снежный забой, он кажется крепким и надежным. Ловкий, предусмотрительный Рахманов пробует ступить на него, но снег обрушивается, большие комья плывут по зеленой воде. Рахманов заваливается на берег — он был готов к этому. Через несколько минут все повторяется. Опасные эксперименты. «Кончай, старичок», — говорю Володе, и мы уходим к востоку, где находим безопасную переправу.

Буквально через полчаса новый канал шириной два с половиной метра. Без рюкзака тонкий лед пробует Леденев. У него свой резон перебраться первым — Володя снимает фильм и обожает динамичные переправы.

От южного и северного берегов примерно на метр простирается темная нила, в центре бежит черная змейка открытой воды. Володя нашел «мостик», он дрожит, прогибается под тяжестью человека, но дело сделано быстро, и Леденев на той стороне. Теперь он страшит Шишкарева, который переходит с рюкзаком. Володя отбегает в сторону и достает кинокамеру.

Мне переправа кажется простой, и я перехожу, изменяя правилу быть последним, вслед за Василием, чтобы успеть сделать несколько фотоснимков.

По краям мостика выступила вода. Отталкиваюсь палками, секундное неприятное ощущение позади, сбрасываю рюкзак и вот рядом с Володией — готов снимать. Юра спокойно и точно, повторяя мои движения, пересекает канал. Теперь Давыдов.

Дух любознательности отводит Вадика от проторенной лыжни, он идет чуть левее. Носки лыж Вадима погружаются в воду, руки тянутся к Шишкареву. Тот хватает их и опрокидывается на спину, заваливая Вадима на себя. Ноги Вадима в воде, общими усилиями вытаскиваем его. Леденев снимает, похоже, что он доволен — все зафиксировано на пленку.

Теперь в канале черная воронка. На южной стороне Мельников и Рахманов, там же остался одинокий рюкзак Леденева. Особенно не раздумывая, Володя Леденев пересекает речку метрах в пяти от разрушенной переправы. Он-то на той стороне, но лед под ним проломился.

Я возле Вадима, ЧП все-таки произошло, но он не испуган и даже ноги не промочил. Потом смотрю — наши друзья на той стороне прошли довольно далеко влево. Я по своей стороне иду к ним. Мельников и Рахманов нашли мостик, но, вместо того чтобы быстро перейти по нему, надумали укрепить его — выкладывают на нилас лыжи и лыжные палки. Только что Рахманов, можно сказать, балансировал на проволоке, а тут...

— Что вы надумали? Лед достаточно крепкий. Толя, ты напугался, что ли? На Толю слова производят впечатление.

— Могу и с рюкзаком, — говорит он.

Надевает рюкзак и с видимым страхом переходит речку.

Я уже говорил, что наша тактика на переправах — это прежде всего безопасность, затем быстрота. Однако одно с другим часто находятся в остром противоречии. Как правило, куда надежнее обойти водное препятствие, чем идти напрямую, но время, драгоценные минуты и часы уходят, поэтому нельзя

приучать себя к однозначности выбора. Золотая середина, труднодостижимый оптимум — вот задача. Безопасность трактуется к тому же всеми по-разному. Два случая, о которых я только что рассказал, хорошо иллюстрируют это. Вот еще пример. Мы подходим к каналу, у берега вздыбился огромный торос, видимо, не очень давно перевернувшийся — верх его синий, блестящий и мокрый. Тотчас вспомнился остров Генриетты, поиски пути перед стартом и айсберг, который на наших глазах опрокинулся. Между синим торосом и противоположным берегом расстояние небольшое, но туда — в щель — с нашей стороны никак не заглянешь. Вдруг перемычка? С большими предосторожностями по скользкой махине идет Леденев, заглядывает в ущелье сверху — прохода нет.

Володьку страховали, у него была веревка. Теперь расходимся по берегу в разные стороны, я возвращаюсь и что же — Василий на льдине чуть ли не чечетку отплясывает:

— Зачем забрался?

— Смотрю.

Во мне не то что злость — ярость. Леденева обвязывали веревкой, волновались и нервничали, давали советы. И не только я. Правда, Василия не было, но остальные в этом участвовали, никто не сказал: «Зачем страховать? Место простое, легкое». Значит, в торосе видели опасность. Наш герой не видит. Сам бы я боялся поскользнуться. Василий уверен в себе. Но не только ведь в этом дело. Уверенности в себе недостаточно. На движущихся льдах надо привыкнуть к мысли, что любая глыба, которая находится на плаву — большая или маленькая, — может подвести человека: перевернуться или свалиться набок. Мала вероятность этого, да цена велика.

— Леденев смотрел уже. Ты почему не спрашиваешь разрешения, прежде чем лезть черт знает куда? Окунуться еще раз хочешь?

— Этот торос подъемным краном не сдвинешь. Я уже говорил тебе, что второго купания не будет.

— Groш цена твоим словам, сейчас же слезай.

Я взбешен и непростительно несдержан. Василий обиделся.

— Могу молчать и исполнять твои приказания.

Где истина?

Я-то не хочу, чтобы Вася молчал, хотя ближайшие два-три дня он и в самом деле будет молчать. Я хочу, чтобы было как можно больше инициативы, но чтобы все, делая свое дело, глядели на враждебный, опасный Северный Ледовитый океан моими глазами. Невозможно? Разумеется, невозможно, но в конкретном смысле мое желание означает лишь следующее: нельзя без нужды лезть в опасное место — раз, тратить время, боясь риска, — два, каждую ситуацию следует оценивать всесторонне, а не односторонне — три. Учитесь диалектике во льдах — вот истина, которую можно записать на скрижалях истории полярных экспедиций.

Полыньи — главная опасность на нашем пути. Верно, что многие каналы имеют широтное направление, верно и то, что нам выгодно отклоняться к востоку, но нелепо, подходя к полынье, сразу идти направо. Ни теория, ни практика не дают нам повода придерживаться такой примитивной тактики.

Вполне может быть, что западнее, в 50 метрах, есть мост, а к востоку на несколько километров его нет. Впереди идут Леденев и Шишкарев. Эх, Юра, почему ты не идешь первым? Трудно тебе? Мешают очки, которые то и дело запотевают, мешает пот, текущий со лба, мешает больное колено? Помнишь, в проливе Лонга я шел впереди, но бывали привалы, на которых я засыпал, проваливался в какой-то бездонный сон, и только Мельников, последним уходящий с привала, будил меня, я продираю глаза и видел твою крепкую спину, железный торс, короткие движения каменных рук, посылающих вперед лыжные палки, — ты шел первым. А когда шли на СП-23, как-то просяще, неуверенно стал иногда вперед вырываться Леденев. По-моему, мы оба были тогда благодарны ему так же, как я был благодарен тебе в проливе Лонга. Теперь я хорошо понимаю, что от ведущих, от лидеров, на наших ежедневных десяти этапах требуется не просто сила, чтобы задавать темп и первыми вставать с привала, не просто внимательность и непрерывная сосредоточенность, чтобы не сбиться с курса, глядя на стрелку компаса, или на циферблат полярных часов с двадцатью четырьмя делениями, или на угол между лыжами и тенью. Первому требуется еще что-то очень важное. Что?

Постоянная рассудочность и интуиция. Верное понимание своих обязанностей по отношению к группе. Удел первого — без конца искать правильные решения. Ни один заранее составленный алгоритм не будет достаточно совершенен.

Еще в первые дни пути была произнесена фраза, обращенная к Леденеву и Шишкареву: «Если будете нарушать дисциплину, пойдете последними». Она прозвучала даром. Оба нарушили элементарный постулат — не ходить вдоль полыней в одиночку. Желание быстрее разведать путь никак не оправдывало нарушение закона, который мы приняли еще в проливе Лонга. В мае, на новом витке нервного напряжения, вернулись к той же проблеме, но новая формулировка получилась несколько неконкретной: «Если будете неправильно действовать, то пойдете последними», А что значит правильно действовать, знает один начальник. Так иди первым, командир, что же ты не идешь первым? Наверное, потому, что делаю себе поблажки. Ага, тогда предоставь нам свободу, позволь поступать по-своему. Обязательно поступайте по-своему, но только правильно, а что значит правильно, вы обязаны почувствовать. Иначе вам нельзя идти впереди.

Подходя к берегу очередного канала, я увидел, что парни стоят без дела, согнулись под рюкзаками, опершись на палки, — ждут. Нетрудно было усмотреть в этом маленькую демонстрацию — ситуация была очевидная, канал вел на северо-восток, и надо было идти вдоль него вправо.

— Почему стоим? — спросил я у Леденева.

— Тебя ждем.

— Когда все ясно, меня не надо ждать. Ты демонстративно ничего не делаешь.

— Я не знаю, что тебе взбредет в голову.

Он измотан больше, чем я, впрочем, и я хорош.

Полный возмущения, кипя гневом, прожил я оставшееся до дневного привала время. А после обеда и сна провел маленькое собрание. Обычно сперва я просил

высказываться ребят, потом резюмировал. Выводы и решения вовсе необязательно совпадали с мнением большинства, но принимались всеми безоговорочно. Теперь я отклонился от этих более или менее демократических методов. Я объявил, что Леденев, допустив в мой адрес оскорбительное высказывание, вопиюще нарушил дисциплину в то что если еще раз возникнет между нами словесная перепалка, то в полевой дневник ему будет записано дисциплинарное замечание. Логика начальника была простой: мы друзья, я не лучше, чем ты, и ты не лучше, чем я, мы равны, и каждый вправе отстаивать свое мнение, но с сего момента ты должен запомнить, что любая твоя грубость или несогласие со мной — это грубость и несогласие с начальником экспедиции.

После обеда я шел впереди. В 17.30 на солнце набежали облака, серебряный диск плыл, то тускнея, то пропадая вовсе — лишь угадываясь, то сверкая в разрывах между облаками, так что смотреть становилось больно. Нахлынула белая мгла, теней не стало, и все ориентиры пропали, но за серыми негустыми тучами ровный круг, будто выкрашенный серебряной краской, точно играя, точно подмигивая, продолжал свое движение. Это был редкий случай, когда солнце и белая мгла предстали перед нами одновременно.

На снегу я чертил линию — направление на солнце, откладывал от нее 15—20 градусов вправо. Это был наш курс, удерживать который становилось все труднее. Я подолгу и часто останавливался, гораздо дольше и чаще, чем если бы впереди шел Василий. Я не привык определяться по солнцу, обычно пользовался компасом, а в белую мглу мы иначе и не ходили. Однако сейчас было проще ориентироваться по солнцу. Оно пропадало; напрягая зрение до слез, я вглядывался в полоску неба над линией горизонта на западе. Потом отворачивался, смотрел на лыжи, давая глазам отдохнуть, и снова ловил серебряное светило. Получалось неважно, мы теряли время. Я нервничал, но из всех сил старался взять себя в руки. Пусть так, спешить нельзя, если кто-нибудь из парней подменит меня, то пойдем быстрее, если нет, то будем двигаться так. Только бы глаза не повредить... И тут вторично на маршруте меня по-настоящему выручил Рахманов. «Давай я», — сказал он неуверенно, видимо, боясь, что я, готовый доказывать, будто сил у меня хватит на что угодно, запротестую, и твердо, быстро пошел вперед. Я последовал за штурманом, помогая ему и благодаря его про себя за понимание и доброту.

Финал дня был ужасным. Я попросил Давыдова закапать мне в глаза альбуцид.

— Ты четвертый, — сказал Вадим. — Глаза болят у Леденева, Шишкарева и Рахманова.

Начиная с 11 мая я стараюсь идти впереди или, во всяком случае, в головной части: вторым, третьим. Удастся. Часто передо мной Василий, но теперь бывает, что лидирует Хмелевский или Рахманов. Леденев приходит в себя и тоже иногда, как и в прошлые дни, идет в авангарде, но осторожно, словно стараясь не нарушать обеты, данные себе.

Постепенно ссоры 5—11 мая забылись, я все-таки вскрыл нарыв. Я заставил себя больше работать, Леденева почаще думать, разрушил союз Василия и

Володи, тот союз, который был построен на догмах. К счастью, и снежная слепота отошла в прошлое...

У нас хорошие защитные очки — удобные, несколько раз проверенные модели, сменные фильтры разного цвета. Поворачивая фильтры в оправе, можно менять их силу — способность пропускать свет. Хотя я почти уверен, что никто, включая Давыдова, не пользуется этим замечательным свойством, частенько доктор с каким-то затаенным восторгом и преклонением перед современной технической мыслью говорит: «Это все поляризованная пластмасса!» Привыкая к цвету, к модели, каждый носит очки по-своему — непрерывно, или только утром, или только вечером, или урывками, но все, по-моему, стараются как можно меньше возиться с ними. Рабочий день построен так, что солнце почти не светит в глаза. Сначала оно на востоке, потом за спиной, в 18 часов на западе. Но от белизны, от солнечного света, отраженного от снега и льда, глаза устают. Причин болезни 11 мая несколько: накопившаяся усталость глаз, те самые попытки найти направление на солнце, о которых я говорил (мы буквально вглядывались в него, и это не могло пройти безнаказанно), психологический стресс после ссоры — она изнурила всех. До 11 мая Василий, верящий только в свой опыт, очки не носил, потом, нахватав «зайчиков», чуть-чуть испугался; мы же все боялись снежной слепоты панически — каждый либо перенес ее сам, либо наблюдал у товарищей.

Неделю после 11 мая я почти не снимал очков, даже спал в них. Ночи из-за солнца стали в самом деле трудными. В нашей палатке и в пасмурную погоду будто солнечно, а теперь она буквально светится, словно бенгальский огонь горит все время, проснешься — в глазах резь, боль, досадно за себя за прерванный сон, спасаешься, накрывая глаза шлемом или ложась на живот. Толя шутит, что раньше спальник натягивали на голову, чтобы было теплее, теперь, чтобы стало темнее.

Давыдов, выполняя программу, устраивает опрос — кто, как, что и сколько времени носит, запотевают ли фильтры, режут ли дужки уши, болит ли переносица и так далее. Сам он раньше всех нацепил очки — числа 10 апреля и практически не снимает их. То и дело Вадим восторгается красотами, которые видит через свои фильтры: то наст у него поджаренный, как пирог в духовке, то снежинки разноцветные, как елочные игрушки.

Мне не по душе правило Вадима — держать на носу очки непрерывно. Если долго носишь их, а потом вдруг снимаешь, то глаза, как бы утратив привычку сопротивляться свету, оказываются словно беззащитными, их больно бьют и солнце, и снег, и даже воздух, который кажется насыщенным нестерпимым, пронизывающим светом. Не лучше ли все-таки надеяться на естественные защитные свойства глаз и лишь время от времени «помогать» им очками?

9 мая мы оставили позади себя тысячу километров. А 11-го нам передали неофициальное послание Бориса Николаевича Пастухова: «Дорогие друзья, вернувшись из зарубежной командировки, с большим вниманием ознакомился со всеми материалами, касающимися экспедиции. Поздравляю вас всех со значительным успехом — достижением тысячекилометрового рубежа от места старта по направлению к Северному полюсу. Не спешите, берегите себя.

Главное сейчас — дойти. Примите от меня наилучшие пожелания в успешном завершении экспедиции. Крепко вас обнимаю».

Толя записал текст как раз в то время, когда Вадим старательно закапывал альбucid в глаза участникам перепалки. «Берегите себя», «не спешите» — эти слова были нужны 11 мая как ни в один из предшествующих дней. А на завтра пришла официальная телеграмма:

«Правительственная. Тикси. Якутской АССР. Полярная станция «Остров Котельный», начальнику высокоширотной экспедиции «Комсомольской правды» Шпаро. Дорогие товарищи! Сердечно поздравляю всех участников экспедиции со взятием 1000-го рубежа на пути к Северному полюсу. Глубоко символично, что вы достигли его в те дни, когда весь советский народ отмечал День Победы. Миллионы юношей и девушек внимательно, с чувством искренней гордости следят за вашим героическим переходом по дрейфующим льдам Арктики. Желаем вам, дорогие друзья, новых сил, самоотверженности, воли и бодрости. Ждем с победой. Пастухов».

Два дня мы коллективно сочиняли ответ на оба послания. По-моему, он получился строгим, лаконичным и имеет с тем очень точно отразил наше состояние:

«Глубокоуважаемый Борис Николаевич! Получили Вашу радиogramму и телеграмму. Большое спасибо за Вашу заботу, за поздравления и веру в победу. Мы счастливы, что нам выпала честь стать первыми, кто прошел по льду от берегов Родины в столь высокие широты. Мы чувствуем огромную ответственность перед страной, перед Ленинским комсомолом. Все наши действия здесь подчинены строгому расчету, и на оставшейся части пути мы проявим максимальную осторожность и выдержку. С глубоким уважением начальник экспедиции Шпаро».

Заканчивая рассказ о небольшой части майского радиообмена экспедиции, привожу телеграмму, полученную из космоса:

«Дорогие товарищи! С большим волнением выслушали мы слова приветствия, дошедшие на борт станции «Салют-6» из глубин Арктики. Постоянно следим за вашим переходом. Верим, что серьезная подготовка и мужество помогут вам преодолеть все трудности сурового края, впервые проложить лыжню к Северному полюсу. Уверены в вашей победе. Командир орбитального комплекса «Салют-6» — «Союз-32» Владимир Ляхов, бортинженер Валерий Рюмин».

Думаю, что наше путешествие к Северному полюсу — первое, поддержанное не только землянами, но и «небожителями».

17 мая мы собирались сделать 12 ходок. В 21.09 встретили трещину и все хором сказали: «88». Это был не поцелуй, посланный в эфир на радиолубительском языке, а широта, на которую мы рассчитывали. Дальше лежал приполюсный район, и нам было совершенно ясно, что он должен как-то отделяться от всего остального мира.

В начале одиннадцатого рабочего часа серьезной преградой перед нами снова легло разводье. В том месте, где канал пересекал гряды торосов и его берега были словно каньон в скале, мы набросали на воду большие обломки льда. По голубым глыбам без рюкзака перебрался Вадим. В три прыжка к нему

присоединился Василий. На льдины и снежные комья уложили лыжи и по этому мостику переправили рюкзаки.

Кругом скрипело, стонало, повизгивало. К сожалению, на этот раз берега разводья не сближались, а расходились, и льдины, теряя опору друг о друга, поплыли. Рахманов пошел по ним, но ясно было, что Володя сильно рискует. Кончилось тем, что Толя с берега крепко схватил его и притянул к себе.

Еще несколько минут, и будет совсем худо. Крикнув ребятам, чтобы они бросали лыжи и лыжные палки на тот берег по воздуху, я забрался на торос, чтобы повторить три красивых прыжка Василия. Все было удачно. Леденев жужжал кинокамерой, все остальные по очереди прыгали. Прыжки Мельникова я успел сфотографировать.

Не найдя дорогу ни на север, ни на восток, ни на запад, мы вернулись туда, где только что изготовили ледяной мост, — там тоже чернела вода.

— На плаву, — сказал Толя, — по второму закону Ньютона наш остров можно сдвинуть, лишь бы упереться во что-нибудь.

— Льдина средней толщины и площадью около одного квадратного километра весит два-три миллиона тонн, — внес ясность Юра.

Пришлось ночевать. В полевой дневник дежурный Хмелевский записал: «Оставшуюся ходку отработаем завтра».

На старте, попав на осколок пака, мы были готовы к тому, что утром окажемся во власти воды к юго-западу от острова Генриетты. Плавание на льдине возле земли — куда ни шло, но в открытом океане? Как объяснить, что нашу льдину со всех сторон окружает вода, причем мы не плывем через большое разводье от одного берега к другому, а движемся свободно, не скрепленные с какими-либо ледяными массивами? Может быть, льды севернее нас изменили скорость, пошли быстрее, мы же отстали? Так или иначе, наш остров находится в области разрежения льда, где-то поля сильно сжимаются, и именно поэтому мы плаваем сами по себе.

Наутро кругом мало что изменилось, лишь на западе нас чуть сблизило с соседними совершенно разбитыми и искореженными полями.

Рахманову и мне повезло — мы нашли сносное место. Я остановился, а Володя благополучно перебрался по тонкому многослойному льду на противоположный берег.

Когда он возвращался, стало ясно, что найденной переправе грозит опасность. Мы и раньше видели такое. Сперва пласт ниласа находит на пласт, толщина «пирога» растет, мост вроде бы делается все крепче, но потом под своей собственной тяжестью опускается. Поверх льда выступает зеленая вода, переправа тонет, а лед вокруг изумрудного бочажка, как мы не раз убеждались, становится очень опасным.

Заторопились.

На месте лагеря никого не было, но на торосе метрах в трехстах стоял Юра, который наблюдал за всеми шестью разведчиками. Мы подняли руки вверх, что означало: «Переправа есть». Хмелевский засвистел, закричал и, в свою очередь, сделал тот же знак. Собрались быстро.

Хорошо, что мы все время спешим. Сколько раз благодаря этому нам удавалось обгонять, если так можно сказать, природу. И на этот раз успели. Я

прошел первым, вода подступала к лыжам, но плавные быстрые движения не нарушили шаткого равновесия.

Одна переправа в этот день была классической, именно такие мы многократно делали на подходе к станции СП-23 в 1976 году.

Идеальное, залитое солнцем, вожделенное поле. Никаких торосов. И вот первый — Леденев — как вкопанный остановился. Вода! Насколько хватает глаз, черной струной вправо и влево лежит река: ширина 15—18 метров, берега ровнейшие, будто проведенные по линейке. На поверхности «сало» не толще бумажного листа, ни льдинки, ни клочка снега. Десять минут мы надували лодку, с байдарочным веслом первым перебрался Юра. Потом своим чередом пошла обычная челночная переправа. Рейс — один человек, или два рюкзака, или куча лыж и лыжных палок. На пятидесятой минуте лодка была уложена в рюкзак Василия и лыжи разобраны.

Через полчаса после челночной переправы возник новый канал. Лед у берега был совсем крепкий — лыжной палкой не пробьешь, значит, наверняка по нему можно идти. Посередине особым матовым блеском светились тонкие пластины серого мокрого ниласа, а дальше до противоположного берега черной тканью лежал совсем прозрачный лед в белых звездах. Прорубить канал для лодки — три верных часа. Идти на лыжах? Вроде бы риск большой.

Легкий Леденев без рюкзака осторожно скользит, лед под ним прогибается, прямо ванночка образуется. Вадим — второй. Натягивается веревка. Теперь, держась за нее, Леденев переносит рюкзаки. Последним переходит Мельников. Ему плохо удаются плавные движения, и, как ни уговариваем мы его скользить, он шагает будто слон. Все готовы помочь Толе, но, к счастью, помощь не нужна, лед выдерживает.

Толя чуточку обижается — опять шел последним по расшатанному льду: «Раз у меня получается хуже, чем у других, то мне логично идти среди первых — по льду, который еще крепок». Я смеюсь: «Ведь ты, идя впереди, испортишь дорогу. Лучше уж нам сперва пройти».

В 15.00 новый канал с чистой водой. Через час нужно встать лагерем, так как с СП-24 к нам вылетает борт. Сделать переправу и уйти от воды мы не успеем. На берегу останавливаться также нельзя. И вот первый раз за 64 дня мы идем к югу. Отходим от реки на полкилометра.

Сброс прошел по-деловому, отлично. Координаты лагеря 88°25' северной широты, 160° восточной долготы. До полюса 176 километров.

29 мая. Вечером в палатке подолгу идут разговоры. Лаз — вход в нее — сделан из синего капрона, так легче найти его среди оранжевых стен, когда ставишь дом. Через этот рукав мы любуемся солнечным пейзажем. Иногда в окошко, обрамленное легкой колышущейся тканью, льды кажутся синими, а про солнце Рахманов сказал: «Химическое».

Пустили в ход шутку: «включи телевизор» — то есть открой синюю дверь — окно. Передача все время одна и та же: «Клуб кинопутешествий». А однажды нас словно осенило: одновременно с Клубом идет и другая программа. Если смотреть не из палатки, а в палатку, то показывают «В мире животных»...

На последнем сбросе четверо подровняли бороды и стали сразу какими-то приглаженными и прилизанными. Я попросил ребят с СП-24 прислать тазик.

Его привязали к грузовому контейнеру. При падении белый эмалированный красавец погнулся, но все-таки я помыл голову и был очень доволен. Запросил Снегирева скорее в шутку, чем всерьез, можно ли в канун достижения Северного полюса побриться, ответ пришел неожиданно официальный со строгими словами: «Указаний на этот счет у меня нет». Затем нам была передана просьба председателя штаба, главного редактора «Комсомольской правды» В. Н. Ганичева — бороды оставить «хотя бы до СП-24, где планируется первая пресс-конференция».

19 мая получили письмо от Снегирева. Думаю, что правильно назвать его не просто личным письмом, а человеческим документом. Вот его начало:

«Скоро встретимся, и меня в этой связи переполняют два чувства: желание наконец увидеть вас, убедиться, что с вами все в порядке, что вы действительно победили эти страшные 1500 километров, и второе — сожаление, что скоро кончится удивительное время, отойдет в прошлое часть жизни, может быть, самая яркая. Да, трудно. Очень трудно. Порой просто невыносимо. Но лучше так, чем обыкновенно. Эти бессонные, полные тревог и проблем сутки, недели, месяцы будут лучшими в жизни. Не только в вашей жизни, но и в моей. Теперь это ясно, как никогда».

20 мая вынудили Давыдова провести физиологическую пробу. Юра предложил, Вадик отказался, Леденев и я поддержали научного руководителя. Известна формула — не делать лишнего, она объясняется ленью или пассивностью, но часто трактуется и как некий принцип самосохранения. Я думаю, что истинное самосохранение (сохранение личности) в ином: если можно, то сделать больше, заставить себя не сидеть, а стоять, не отдыхать, а работать, делать то, чего делать не хочется. Таков, кстати, не щадящий себя Леденев. Как хорошо, что сейчас Юра, он и я едины. Наша взаимная поддержка ценна не только своим результатом, она имеет сама по себе большое значение для нас троих.

Двадцатого провели и другую пробу — стоматологическую. Всем семерым Вадим смазал десны йодом, затем мы широко пораскрывали рты, и Рахманов крупным планом сфотографировал на цветную пленку зубы и очень страшные, черные от йода, десны. Вадим что-то измерял и записывал.

Наше путешествие заканчивается. Но каким будет финиш? Ситуация осложнилась. 20 мая исчезло солнце. Обычно белая мгла являлась ночами, утром выглянешь из палатки: молоко, а ведь накануне вечером и небо синело, и белые поля под солнцем золотились, и изломы льдин ярко поблескивали. На этот раз — во второй день отдыха после четвертого сброса — приход белой мглы мы наблюдали во всех подробностях. Сперва на небо словно легла мелкая сетка, и солнце стало матовым. Затем туману прибавилось. В какой части неба плывет солнце, теперь угадать можно было только по большому светлому пятну, разметавшемуся на облаках. Дальние торосы исчезли. Небо, воздух и снег скоро слились в единое белесое, тусклое и в то же время светящееся пространство.

Двадцать первого Вадим поднял всех рано, но из лагеря мы не вышли. Некуда было идти.

Двадцать второго пошли. На первом переходе у троих судорога стянула икры. Место лагеря еще виднелось, и ноги не разошлись, когда возник канал, покрытый живой кашей. Подо мной льдины неожиданно разъехались, и, чтобы не ухнуть в воду, я упал на северный берег, лицом ударился о твердые ледяные кристаллы и тут же схватился за глаз. Щека была разрезана, глаз подбит. Гулять мне теперь по полюсу с синяками и ссадинами.

На обед остановились в обычное время — 12.25 и, взяв солнце (определив его высоту), посчитали широту — $88^{\circ}28'$. Три мили прошли за 155 минут движения, и это неплохо, а главное, солнышко порадовало, правда, чувствовалось, что мы прощаемся с ним надолго.

После обеда сделали еще четыре перехода.

День был прожит в борьбе со льдами: боль в ногах, неудачное падение, разбитое лицо — все ожесточало. Но чувствовались силы, все-таки мы были хозяевами положения.

В 18.15 у Рахманова сломалась лыжа — первая поломка за 1300 километров. Лопнул слой под грузовой площадкой. Остановились, и Леденев поставил крепление на одну из двух запасных лыж, которые мы тянули за собой на веревочке. Сломанную починили, и она стала запасной. Ремонт занял 30 минут. В 19.50 остановились перед поясом торосов — побоялись на ночь глядя лезть в них.

23 мая прошло в напряженных трудах. Пасмурным теплым утром провели обязательные эксперименты со связью и сигнальными средствами. Удивлялись обилию молодых льдов. После обеда вышли на пяточок пака. Точно египетские пирамиды, стояли на нем старые серые оплывшие торосы. Толстому льду обрадовались, как будто ступили на землю.

Из вечернего лагеря передали в Москву свои приблизительные координаты: $88^{\circ}41'$ северной широты и 160° восточной долготы. За два дня продвинулись всего на 16 минут.

Следующий день ничего нового не принес. Снова однолетние льды. На редкость трудные и травмоопасные торосы. Как выразился Рахманов, «сплошное лазание и по вертикали и по горизонтали». В начале десятого перехода Давыдов переломил лыжу. Дерево внутри оказалось совершенно мокрым. Кончаются ресурсы у наших помощниц. Целую запасную лыжу отдали Давыдову.

Координаты по счислению $88^{\circ}51'$ северной широты, 160° восточной долготы.

Утром 25 мая проснулся от грохота. Дежурный Шишкарев перевернул кастрюлю с кашей. «Свари снова», — сказал я ему сочувственно. Юра передавал корреспонденцию в «Правду». Ровно на час запоздали с подъемом, но зато выспались; в 6.30 Василий разбудил нас, а в 8.10 уже надели рюкзаки.

В 10 часов посветлело, облака поредели, мы увидели клочок синего неба. Перед обедом шли целую ходку по ровному полю пака, я был впереди и, по моему, темп задал отличный. Обедали среди холмов на круглом пятне серого льда. В ту часть неба, где должно быть солнце, нацелили теодолит. Напрасно — густая мгла нахлынула снова. Ветер юго-западный. Температура всего -9° .

С 22.00 до 23.00 слушали передачу Всесоюзного радио «Голоса родных». В штаб сообщили координаты; $89^{\circ}4'$ северной широты и 160° восточной долготы.

26 мая шли хорошо, быстро, много, упорно. На каждой ходке четыре-пять раз проверяли по компасу направление движения. Жидкостные компаса работают вполне сносно.

В лагере четвертого сброса штурманы получили тринадцать линий положения солнца, чтобы выявить возможный дрейф льда. Его не было. Определили магнитное склонение (угол между направлениями на Северный полюс и Северный магнитный полюс) — 100° . 26 мая мы считали, что продолжаем идти по 160-му меридиану со склонением 100° .

Движение по меридиану в течение нескольких дней не может практически изменить магнитное склонение, ибо Северный магнитный полюс от нас очень далеко. Однако если мы всего на несколько километров сбиваемся на восток или запад, то склонение тут же резко изменяется, потому что Северный полюс рядом. К востоку оно увеличивается, к западу уменьшается.

По компасу идем точно. Без чрезмерных стараний меридиан всегда удавалось держать, но все-таки солнышко если не каждый день, то уж через день поднималось, и легко было проверить себя. Теперь его нет четыре дня. Ветер переменный, несильный. Естественно предположить, что дрейфа нет, как его не было в лагере последнего сброса. Естественно... Но только потому, что мы о дрейфе ничего нового не знаем. На самом деле он может быть. Если бы льды увлекли нас вправо, то мы должны были бы вводить в свои расчеты все увеличивающееся магнитное склонение. С прежним мы шли бы уже не на север, а отклонялись к востоку — туда, куда и без того нас сносил дрейф. Ошибка нарастала бы, и легко сообразить, что в этом печальном случае мы должны были бы идти по кривой, похожей на часть параболы, выпуклостью обращенной к полюсу. Сперва мы приближались бы к нему, а потом, по второй ветви параболы, начали бы удаляться. Снос на запад повлек бы за собой движение по схожей кривой, только расположенной слева от курса. Короче говоря, если предположить, что восточный и западный дрейфы, а также отсутствие этих боковых движений равновероятны, то 28 мая шансов быть лицом к северу выходило у нас вдвое меньше, чем повернуться к нему спиной. 28 мая благоразумнее ждать солнца, чем идти, — это было совершенно ясно. По поводу 27-го мнения разделились, 26-го же, по нашим расчетам, в любом случае (по прямой или по параболе) мы приближались к полюсу, а поэтому торопились и быстро бежали, крепко держась за воображаемый 160-й меридиан.

До обеда сделали пять ходок. На дневном привале, как и в прошлые дни, установили теодолит, но солнце не показалось.

Юра сломал лыжу. Так же, как у Вадима, она разломилась на две половинки. У Рахманова взяли крепкую лыжу, которая до недавнего времени была запасной, и отдали Хмелевскому, к Володе же вернулась его старая знакомая — расщепленная и починенная. Забрали у Рахманова шесть килограммов груза, чтобы ему легче было лавировать на сломанной лыже. Четыре половинки двух «Бескидов» разобрали по рюкзакам — так неожиданно избавились от в общем-то обременительного сопровождения. Посмеялись над Давыдовым, который недавно сообщил нам, сколько раз до полюса ему предстоит везти запасные лыжи. (Все путешествие мы тянули их за собой, меняясь на каждой ходке.)

Два события 26 мая остались темой последующих разговоров: сломанная лыжа и пуночка — полярный воробушек, подсевший к нашей лыжне. Он появился словно бы ниоткуда.

Мы шли цепочкой по молодому, покрытому снегом полю. Вдруг метрах в трех от Леденева, который был первым, во всю мочь чирикающая, села птичка.

Я подумал: «Бедная, сейчас покормим тебя, может быть, ты полетишь за нами до полюса и на наших привалах будешь пиршествовать?» Леденев нацелился на пуночку кинокамерой, но она подпрыгнула и перелетела к середине цепочки. Снова, будто очень торопясь, она что-то рассказывала и, словно после купания, отряхивалась. Сделав третью совсем короткую посадку возле последнего из нас, она упорхнула. Исчезла почти мгновенно, только чириканье еще слышалось.

Все сошлись на том, что птица прилетела с большого разводья, которое, судя по небу, лежало километрах в двенадцати на северо-востоке. И, уж конечно, она не погибает от голода. Похоже, что это сытый, довольный жизнью и деятельный воробей.

...Положение не ахти. Если не покажется солнце, мы идем еще один день. Потом остановимся. Через неделю кончатся продукты. Неужели финиш будет такой же нелегкий, как старт? И все-таки сильное, сильное и очень странное ощущение, что одной ногой мы уже на полюсе, что остались какие-то детали, формальности. У Лени Лабутина в папке лежит список наших верных друзей и верных помощников. У меня замусоленная копия. По номерам мы посылаем поздравления с еще не достигнутого полюса. 26 мая отправили 56 поздравлений. В день икс все они будут разосланы нашими радистами, а мы, тая в душе любовь, дружбу, верность и благодарность, будем заниматься другими делами. Какими, пока неизвестно, но они будут неотложными и очень важными. Наверное, никогда не будет так, чтобы неотложных и очень важных дел не было.

Первым в списке директор Института медико-биологических проблем Минздрава СССР академик Газенко, потом его заместитель Волынкин, друзья экспедиции Северин, Сверщик... Есть два человека, которых мы считаем участниками перехода: Волков — известный полярник из Ленинграда и Житенев — секретарь обкома партии из Свердловска, который с 1973 по 1978 год как секретарь ЦК ВЛКСМ готовил поход к Северному полюсу.

На севере на горизонте под тяжелыми облаками чистая божественная серебряная полоска.

27 мая дежурил Давыдов. В 7.30 мы были готовы выйти из лагеря, но в слоистых облаках промелькнуло солнце. Рахманов поставил теодолит. Неяркий круг будто бежал, будто мчался по небу. Виден в общей сложности он был какие-то секунды — выныривал из-за туч и снова скрывался. Поймать светило прибором было невозможно, однако направление на него взяли, и оно вполне соответствовало нашему курсу с одной маленькой оговоркой — мы находимся на 160-м меридиане к востоку от Гринвича.

Утром Василий и Вадим решили «принести жертву богам» — оставить анораки. Мельников по этому поводу что-то громко сказал, Леденев тотчас востропел и высказал соображения против расточительства, я поддержал

завхоза. Негоже, в самом деле, выбрасывать полезные вещи, когда рюкзаки легкие и идти осталось всего несколько дней.

— Дело не в весе, зачем нести лишнее, ненужное? — возмущался Шишкарёв.

— Сейчас лишнее, а завтра пригодится, — возражал Володя.

— Возьму еще килограмм снега.

— Возьми.

— Твою кинокамеру могу.

— Что-то ты не то говоришь, — заметил Мельников.

Я тоже вмешался, что меня дернуло:

— Вася часто говорит не то.

Василий обиделся:

— Конечно, где уж мне. Я всегда говорю не то. Кому можно, а кому нельзя.

Жертва богам не состоялась.

Вышли в 8.00. Одна мысль, одно желание — увидеть солнце.

На четвертом переходе светило устроило с нами форменную игру. Впереди метрах в двухстах оно серебрило поверхность океана. Перешагни мы границу между тенью и светом, солнце было бы наше, но мы здесь, а не там и не видим его. Увеличиваем темп, почти бежим, но светлое пространство, наполненное солнечными лучами, тоже несется, летит независимо от нас и почти в нашем направлении. Медленнее, чем мы! Вот черта уже рядом, сейчас мы ступим на поблескивающие льды, но свет мгновенно исчезает. Серый снег, серое небо и ни единого белого пятнышка.

А на пятом переходе попали в лабиринт гор. Таких старых, серых, даже не серых, а коричневых льдин мы раньше не видели. Откуда принесло этот остров к полюсу? Наверняка он стоял возле земли, его ломало, летом торосы обтаивали, зимой их заносило снегом, ветер сглаживал горы и трамбовал снег. А потом остров носило по океану. Видел ли он людей? Корабли? Самолеты? Подводные лодки? Карабкаясь по горам, заботясь о себе и о лыжах, мы почти забыли про солнце. Шестое чувство подсказывало — оно появится, краем глаза я даже видел его, и что мне стоило сказать: «Стоп! Ставим лагерь». Через двадцать минут дневной привал, и, даже если мы не поймем солнце и потеряем эти двадцать минут, невелика беда. Я колебался. Хорошо бы пройти это адское поле, увидеть, что нас ждет за ним. Поставим палатку, теодолит, ходка будет полноценной — пятидесятиминутной. (Неужели ко всему этому примешивался ложный стыд: мои товарищи могут подумать, что я устал?) Я не подчинился интуиции. На привале спеша установили прибор, но никаких просветов в тучах не было. Как я ругал себя! Как злился и на себя, и на штурманов. Возможно, Юра все понял, но помочь никто никому не мог.

Интересно, что светлая полоска, которую вечером 26 мая мы видели на севере, утром 27-го оказалась на востоке, теперь она, расширившаяся и помутневшая, сдвинулась на юго-запад. Вечером на севере, утром на востоке, днем на юго-западе... Что-то вращается вокруг нас или, может быть, мы идем по кругу? Нет, водяное небо^[46], которое висело 26-го на северо-востоке, и сейчас от нас по правую руку...

Василии тверд, он все-таки принес жертву: на торосе разложил стельки и запасное белье. Леденев поморщился. Меня тоже это не насмешило, но спорить с упрямым никто не стал.

В конце второго послеобеденного перехода растянулись. Вдруг сзади крик. Вася несет что-то, а Юрий смешно ковыляет — очередная поломка. Оправдывается: лыжа переломилась почти что на ровном месте, на маленьком бугорке.

Я попросил Рахманова отдать Хмелевскому целую лыжу, Володя пойдет дальше на половинке и на своей калеке, которая пока служит. Дабы легче ему было на полутора лыжах, весь его общественный груз мы забираем. С первой частью команды Рахманов согласился с радостью, а вот облегчить свой рюкзак категорически отказался. Пришлось строго сказать, что начальника надо слушаться. Но и это не помогло. Тогда я попросил нашего хорошего Рахманыча вытряхнуть на снег все пожитки.

Солнце! Теодолит не был установлен. Какой грех, какая беда! Я не стал ругать Юру и Володю, а только приказал Васе и Толе помогать им и выполнять все их просьбы.

Как помочь вам, драгоценные штурманы? Что сделать? Когда Юра снимал отсчет, то по крайней мере трое лыжными палками на снегу записывали цифры. Раздавались крики: «Верхний край появился», «Вижу нижний край». Мы радовались солнцу как первобытные люди, как язычники. Мы ликовали, танцевали и пели.

Нужно было второе наблюдение, и минимум через час. Решили поставить лагерь. В честь счастливого события Леденев водрузил на мачте флаг «Буревестника».

Через два часа сняли второй отсчет, и солнце исчезло.

Хмелевский и Рахманов независимо друг от друга произвели вычисления: $89^{\circ}28'$ северной широты и 160° западной долготы. Магнитное склонение 170° . Вот так. Произошло то, чего мы боялись: дрейф утащил нас на восток, мы этого не знали и считали, что находимся по-прежнему на 160-м меридиане восточной долготы; склонение росло — этого мы тоже не знали и учитывали старое. Магнитная ошибка как бы помогала дрейфу, и 27 мая наш курс составлял с направлением юг — север угол $50\text{—}60^{\circ}$, то есть мы приближались к полюсу меньше чем на половину того расстояния, которое проходили. Не появившись солнце и откажись мы от плана 28 мая стоять на месте, север остался бы у нас за спиной.

Ветер юго-западный, 5 метров в секунду, температура -11° . Плохие известия лучше, чем неизвестность, и настроение очень хорошее. Главное — можно смело идти. Толя говорит, что на следующем радиосвидании Москва заметит: ошибка вышла — 160 градусов западной долготы быть не может; вы разыгрываете нас или решили идти вокруг полюса, а не к полюсу? Вася шутит: «К жертве боги отнеслись благосклонно». Юра вторит ему: «Моя лепта — две сломанные лыжи — тоже пришлась по вкусу». — «Они в рюкзаках, какой же это подарок, — возражает Толя. — Все дело в лыжах, которые вы оба утопили. Они понравились Нептуну, который здесь первый бог».

Передав 27-го в Москву свои странные координаты, запутав тем самым друзей и штаб, мы, в свою очередь, получили из Тикси непонятную радиограмму, которая внесла дополнительную спешку в наши действия: «31 мая в район полюса предполагаем смещение циклона из района Шпицбергена, усиление ветра 12—15, видимость менее 1000 м».

28-го утром Хмелевский подсчитал дрейф. За 5 дней нас снесло на 8,5 мили. Предлагается теперь, чтобы компенсировать это смещение, идти со склонением 180°, то есть на 10° левее полюса. Забавно: пойдем на географический Северный полюс по магнитной стрелке, которая показывает на юг!

Возник конфликт. Правда, последующие куда более важные события как бы затмили его. В обед я между прочим сказал: «Сделаем сегодня 11 или 12 ходок». Вадим выразил неудовольствие, дескать, кабы знать об этом с утра, то силы расходовались бы иначе. Вадим — крепкий здоровый парень, который никогда не идет ни первым, ни последним, ноги у него давно прошли, считать его слабым или больным нет оснований, поэтому я отнесся к словам доктора как к нытью и пропустил мимо ушей. Другие не возражали, настроение было боевое. На десятом переходе вперед помчался Василий, я бежал за ним, потом шли Леденев, Рахманов, Хмелевский. Последние, Вадим и Толя, хотя и отстали, но тоже очень спешили; скорость, которую предложил Шишкарев, была, конечно, всем на руку.

Мы неслись словно ветер — так здорово! На привале, счастливый и разгоряченный, я стал хвалить Василия. Ответ его меня сразил:

— Видишь, что получается, если действовать без предупреждения.

Сначала я не понял. Потом выяснилось что Василий вовсе не подыгрывал мне, моему азарту, радости и спортивному настроению, а, наоборот, хотел показать, сколь пагубны порывы, имея в виду мое недавнее решение сделать 11 или 12 маршей. Нужна ясность, а не порыв. Растянулись сейчас так потому, что свои возможности показал Василий.

Я сник. Не из-за критики, она была необидной, непонятной для меня, странной и скучной. Сник из-за того, что снова попал в пропасть непонимания. Как мне понять Василия? Но огорчение теснила ненужная злость.

— Во-первых, раз так делать не нужно, так зачем же ты делаешь? А во-вторых, раз такие принципиальные разговоры, то будем голосовать. Кто за десять переходов, кто за двенадцать? Начнем с тебя, Толя, потому, что ты шел последним и сильно отстал.

— Я за двенадцать.

— Володя Леденев?

— Двенадцать.

— Володя Рахманов?

— А чего, пройдем двенадцать. Проскребемся.

— Вадим?

— Десять.

— Василий, ты?

— Воздерживаюсь.

— Юра?

— Мое высказывание ничего не меняет, я готов принять любое предложение, думаю, что и Вася готов к любому плану...

— Юра, все ясно. Десять или двенадцать?

— Вообще-то я воздерживаюсь.

Юра — добрый человек. Он понимает, что Василий растерян, знает, что сила на моей стороне. Он поддерживает слабого. Но ни о чем таком сейчас я не хочу думать, я злюсь на Юру.

— Отлично. Я сам за двенадцать. Двое воздержались, один против, четверо за. Вадим, если ты себя плохо чувствуешь, говори. Будем считать, что у каждого есть право вето.

Вадим готов идти хоть четырнадцать.

— Пойдешь первым? — спрашиваю Леденева. Именно Леденева. Это еще один прицельный удар по Шишкареву.

В 21.20 солнце. Снова обидная непростительная оплошность. Десять минут назад оно промелькнуло в облаках, и я попросил Рахманова поставить теодолит. Володька возразил, что все равно солнце не взять — густая облачность. Лучше не терять времени, пойдем уж, раз решили идти. Я согласился, и вот синее небо, солнце чистейшее, ни дымки, ни облачка. Лихорадочно ставим прибор, Рахманов прицелился, но солнце закрыли тучи. Десяти секунд не хватило. Я обрушился на Юру и Володю с упреками. В марте мы контролировали себя, брали луну и солнце одновременно, ночью наблюдали звезды. А сейчас? Кто, в конце концов, должен стеречь солнце? Штурманы? Надо стоять — давайте стоять, надо отказаться от ужина, от обеда, от завтрака, вообще от еды — откажемся. Вы только скажите, что делать. Обидно до слез.

Расстроенные, двинулись дальше. Слева поля золотило солнце, прекрасные, залитые светом квадраты приближались к нам и исчезали. Так человек играет с кошкой: вот она, бумажка на веревочке, киста к ней, а бумажки уж нет.

Вглядываемся в тучи, движение стало мукой. Одиннадцатый переход занял 1 час 10 минут, включая четверть часа, которые возились с теодолитом. На привале в разрывах облаков показалось солнце. К черту двенадцатый переход, ставим лагерь. Солнца нет.

Сегодня в 1.15 Вася закричал: «Солнце!» Его взяли и по верхнему краю, и по нижнему. Наблюдение повторили несколько раз. Теперь бы еще разок оно вышло часа через два. Установили дежурство: Шишкарев, Леденев, Давыдов. В 5.30 Мельников и я выходим на связь.

Хмелевский, Рахманов и третий штурман Василий, по-моему, так и не ложились — всю ночь возились с прибором, таблицами, картами. Утром на миллиметровке были построены шесть линий положения солнца. Все они сходились между 170-м и 175-м меридианами западной долготы и широтами 89°28' и 89°35'. В момент кульминации сделали последние наблюдения и определили широту — 89°33'. Накануне было 89°28'. Из 26 километров, пройденных вчера, приходится вычесть по крайней мере 12. Ветер дул юго-западный, ощутимый, поэтому и дрейфуем.

Оставшиеся 52 километра решаем пройти без ночевки. Настроение ударное, ни разу не вспомнились досадный спор и голосование. Режим принимаем такой: пять ходок, горячая пища, два часа сна без спальных мешков и снова ходки.

За первые пять по счислению прошли 12,4 километра. Повезло с солнцем, определились: 89°39' северной широты и 164° западной долготы. Нас снова утянуло к востоку на полторы мили, причем всего за 9 часов. Объясняется снос сильным западным ветром — он дует целый день, скорость 10 метров в секунду. Считаем дрейф достоверным и выбираем курс левее полюса на 15°. Впереди 40 километров!

Если не выглянет солнце, то проходим их по счислению и объявляем, что достигли Северного полюса. Потом ждем солнца, чтобы определиться, и, если понадобится, делаем следующее приближение.

31 мая. Второй пятимаршевый этап начался 29-го в 21 час 15 минут. Переходы по времени получились такие — первый, второй и четвертый по 50 минут, третий — 60 и пятый — 45. Привалы все по 10 минут. В 2.10 остановились.

Пришла радиограмма: «Циклон стационарировался, ближайшие сутки оказывать влияния не будет; в районе Северного полюса облачность, временами снег, ветер 4—9 метров в секунду, температура минус 8—13°».

В 9.30 выходим. Три ходки дают 6,4 километра. Отдыхаем не по 10 минут, а по 15. Четвертая, очень тяжелая по дикому скоплению торосов дает немного. К счастью, кажется, разлом позади. Пасмурно. Подходим к каналу, покрытому серой массой. По краям, словно накрахмаленный высокий воротник, стоит ледяной бортик. Сбиваем его и внимательно изучаем поверхность. Приближается Хмелевский и, говоря что-то, вдруг ступает на лед. Тут же проваливается. Его хватают за плечи. Наученные горьким опытом, мы не тянем Юру вверх, а в воде стаскиваем с его ног лыжи.

Отходим от канала и ставим палатку. Пятая ходка пропала, а четвертая — в общей сложности 65 минут — дала нам 1,3 километра. Юра убит горем. Все стараются его приободрить.

Давыдов готовит еду. Он сильно накачал примус, но толком не разогрел головку. «Шмель» вспыхнул как факел; мало того, Вадим ухитрился облить себя, и теперь розовые языки огня плясали на его синей пуховке у самого подбородка. Я сидел рядом на брезентовом анораке и, выхватив его из-под себя, бросил на грудь Вадима. Руками прижимая анорак к Вадиму, сбил пламя, Леденев тем временем выбросил из палатки пылающий примус.

Купание Юры и оплошность Давыдова для нас были нужным предостережением: вы устали, друзья, будьте бдительны.

В 11.50 двинулись дальше и сделали шесть ходок. Одна была компенсацией за предыдущий этап.

Прошли 13,1 километра, до полюса чуть больше шести. Сегодня с 2.30 до 6.45 отдыхали. На связь решили не выходить.

Сделали еще три марша, и Василий объявил; «До полюса 300 метров». Последняя льдина, которую мы миновали, оказалась идеально ровной — прекрасный овал, словно футбольное поле, увеличенное в размерах раз в десять. Торосы по краю вполне могли сойти за трибуны.

— Остановимся, — предложил Давыдов, — впереди дрянь, а тут идеальное поле. Оно годится и для приема самолетов, и для торжественной церемонии.

Я колебался. Бипланы с красными полосами на фюзеляжах так чудесно вписались бы в белизну этой ледяной гавани. Хмелевский сказал то, что должен был сказать:

— По-моему, надо выбрать эти триста метров.

Леденев и Мельников не прочь пройти их. Василий сострил: «Будем взвешивать пятак на весах, цена деления которых — килограмм».

Полезли в торосы и 30 минут ползли. Спускаясь с последних наклонных льдин, я увидел, что друзья ждут меня возле разломанной на части старой белой горы. Кругом торчали зубья, полянка по размеру напоминала московский дворик с картины Поленова. Мы прорывались к этой полянке черт знает как. Зачем? Правы Давыдов и Шишкарев: наше местоположение определяется по солнцу с точностью до километра, так стоило ли учитывать эти триста метров ледяной чащи? Упрямство, тщеславие, самомнение? Но зря, зря ты мучаешься, начальник. Светлые лица друзей говорят тебе: все правильно, К чему вспомнил ты погрешность прибора? Последние двое суток прибором было счисление, и наше определение Северного полюса должно обладать только одной точностью — быть абсолютно честным по отношению к самим себе.

Суета, какая суета! Мы на вершине Земли!

Я понял: парни ждут, чтобы я улыбнулся.

— Под этим торосом записка Пири, — сказал Рахманов.

— Ребята, салют! — закричал Давыдов. Он поднял карабин.

— За начальника экспедиции Дмитрия Шпаро, за научного руководителя и штурмана Юрия Хмелевского, за любимого комсорга и завхоза Владимира Леденева, за парторга и радиста Анатолия Мельникова, за штурмана и радиста Владимира Рахманова, за завхоза, радиста и штурмана Василия Шишкарева, за врача Вадима Давыдова. За ребят на базе! За штаб! За по-бе-ду!!

Десять выстрелов. Кому исторические гильзы? Ай да Вадик! Красиво придумал. Бьюсь об заклад, что эта пальба — домашняя заготовка, возможно, даже давнишняя — московская.

Все? А где твои заготовки, Дмитрий Шпаро? Что сделаешь ты, что скажешь? Хоть один раз сегодня, вчера, на острове Генриетты, в Москве, где угодно ты думал, что скажешь друзьям на Северном полюсе? Неужели у тебя нет слов, мыслей, чувств? Я будто заглянул внутрь себя и ничего не увидел. Улыбка на лице была вымученная, как последние 300 метров.

Сквозь забор льдин проглядывали ровные участки. «Надо идти дальше, за полюс, — подумал я. — Убежать от ребят, остаться одному».

— Пошли поглядим. — Я показал Леденеву на ближайшее поле.

— Теперь лучше вперед, чем назад, — напутствовали нас.

Мы вышли из ловушки. Свет, серебристая белизна и великая первозданность поглотили нас.

Метрах в трехстах, словно стога, рассыпались на поле несколько горок. Возле них мы поставим лагерь, на самой высокой поднимем флаг, на фоне его сфотографируемся.

С разных сторон Леденев и я поднимались на выбранную горку. Не знаю, как Володя, но я старался не глядеть на него. Комок подступил к горлу, слезы текли

по щекам. Я стеснялся их и в то же время думал: какая благодать дана человеку — он может плакать.

Прикусив губы, незаметно обтерев щеки, я сказал Леденеву о флаге, о палатке, о фотосъемке.

— Ты забыл про кино, — сказал он.

— Пройдем еще триста метров. Место дивное, — сообщили мы товарищам.

Возле горы сбросили рюкзаки.

Со скал острова Генриетты очень трудно спуститься, но *когда началось*, стало легко. Потому что борьба, чувство долга и вера друг в друга как бы слились в единый порыв. *Теперь* тоже легко. И ничего особенного для того, чтобы струна задрожала и над миром взвилась песня победы, теперь не нужно. «Весна. Открывается первая рама, и в комнату шум ворвался».

— Здесь полюс.

Ни разу на маршруте мы не стояли вот так — плотно прижавшись друг к другу. В палатке теснились, чтобы согреться, но за стенами дома всегда были между нами и ветер, и мороз, и снег.

— Здесь полюс. Многие стремились к нему, и многие мечта о Северном полюсе отдали жизни. Наверное, и после нас люди придут сюда. И может быть, благодаря нам они будут стремиться к Северному полюсу чуть больше, чем прежде. Всегда человек будет тянуться к звездам, вершинам и полюсам. Сегодня наша победа. Поздравляю вас с ней. Поздравляю с Северным полюсом.

И стояли пошатываясь.

— Мы здесь! — кричал Юра через минуту, стиснув меня своими железными руками и поднимая в воздух.

— Поздравляю от всей души, — сиял Вадик.

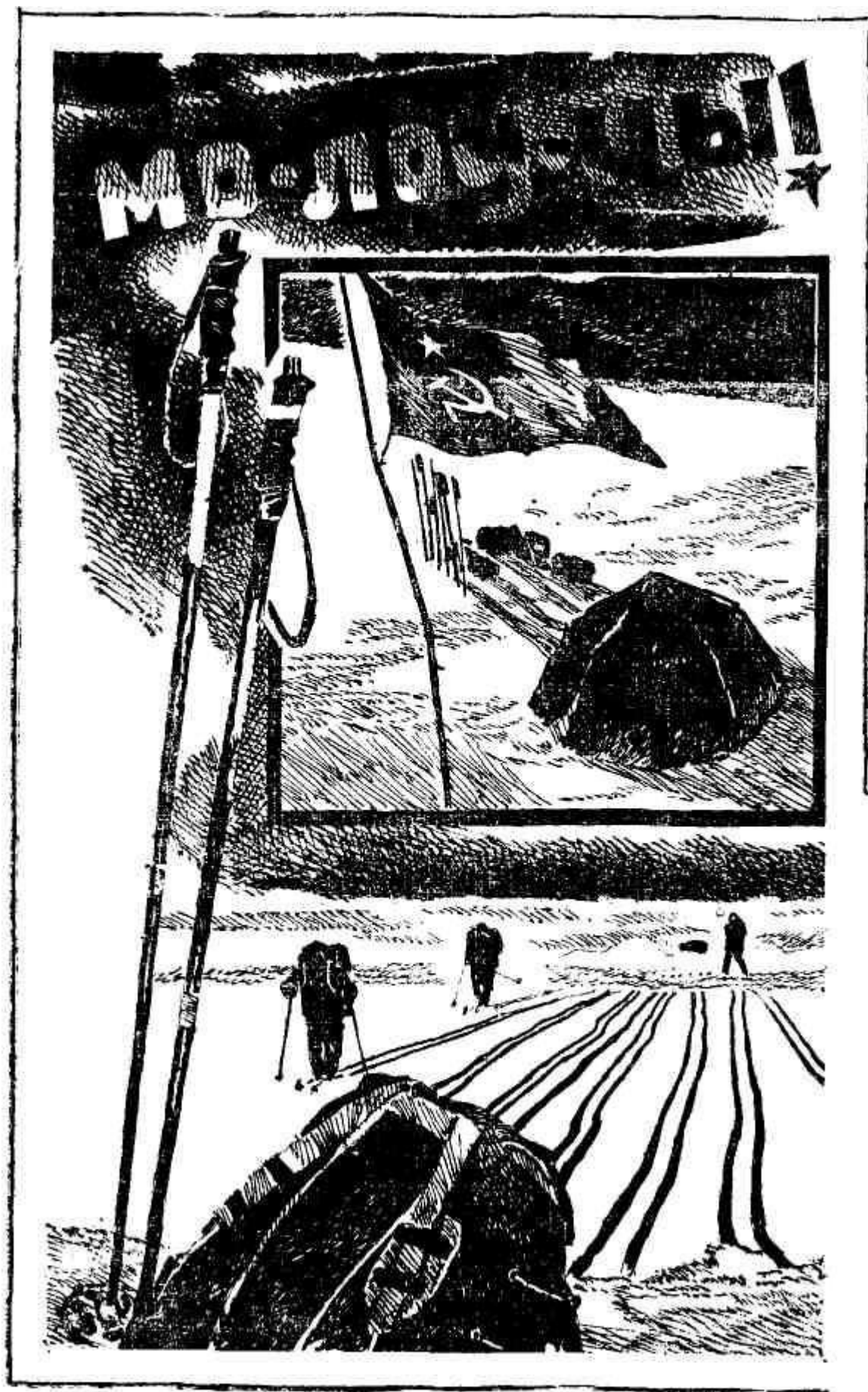
Василий обнял меня вслед за Давыдовым.

— Спасибо. Поздравляю.

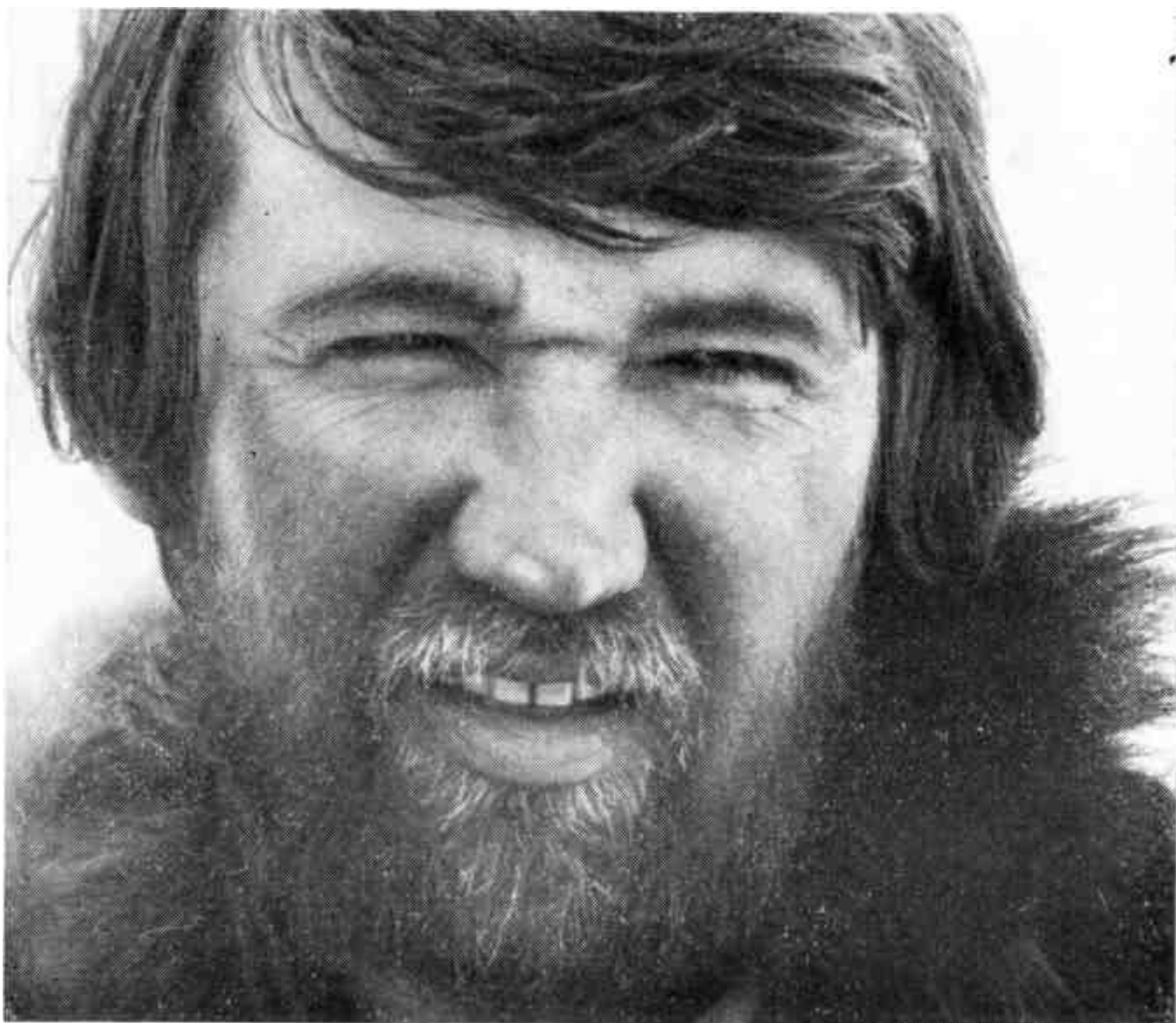
— Победа! — сквозь слезы ликовал Леденев.

— Ура! Как здорово! Наконец, — стесняясь, шептал Володя Рахманов.

— Здесь полюс, — выдыхал синеглазый Мельников.







**Дмитрий Шпаро — начальник полярной экспедиции газеты
«Комсомольская правда».**



Юрий Хмелевский.



Владимир Леденев.



Анатолий Мельников.



Василий Шишкарёв.



Владимир Рахманов.



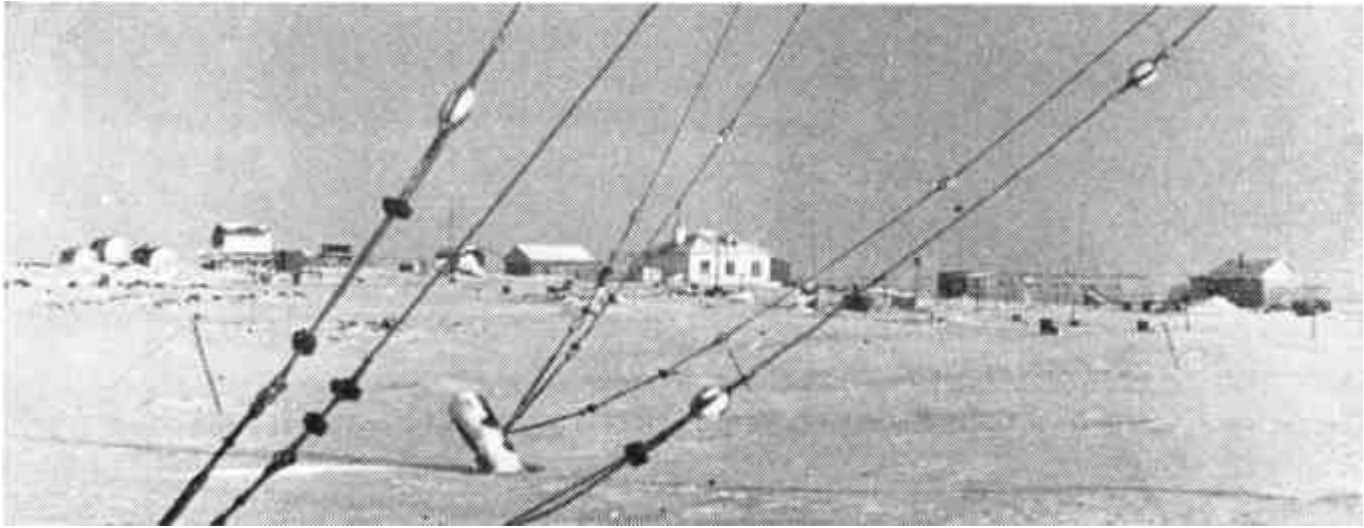
Вадим Давыдов.



**Запасные участники и базовые радисты экспедиции. С л е в а
н а п р а в о: Михаил Деев, Леонид Лабутин, Георгий Иванов, Александр
Шатохин, Федор Сколкин.**



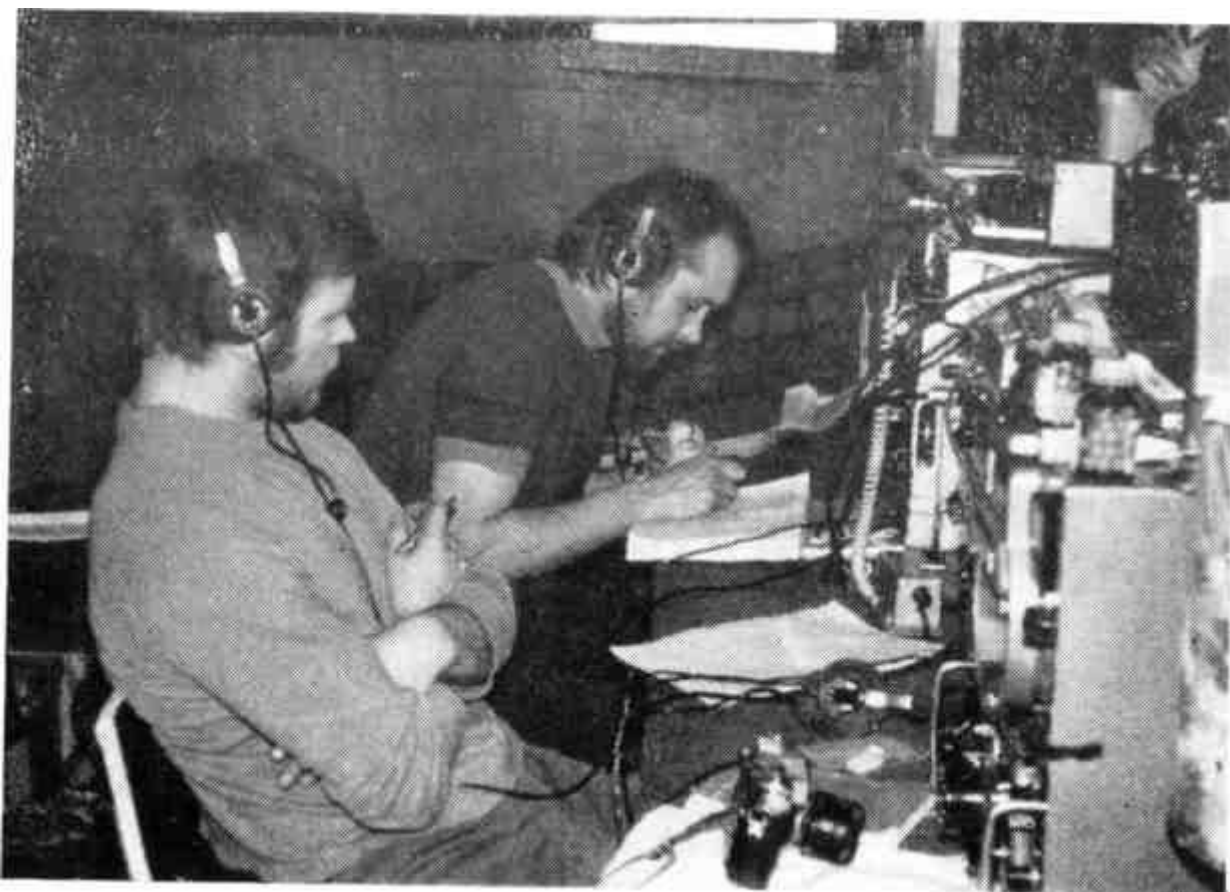
Остров Генриетты. Утро 16 марта 1979 года. Старт.



Остров Котельный. Здесь на станции полярных гидрографов разместились базовая группа экспедиции.



Лыжня пролегла всего в 150 километрах от советской дрейфующей научно-исследовательской станции СП-24. На «жилой» льдине разместились вторая базовая группа.

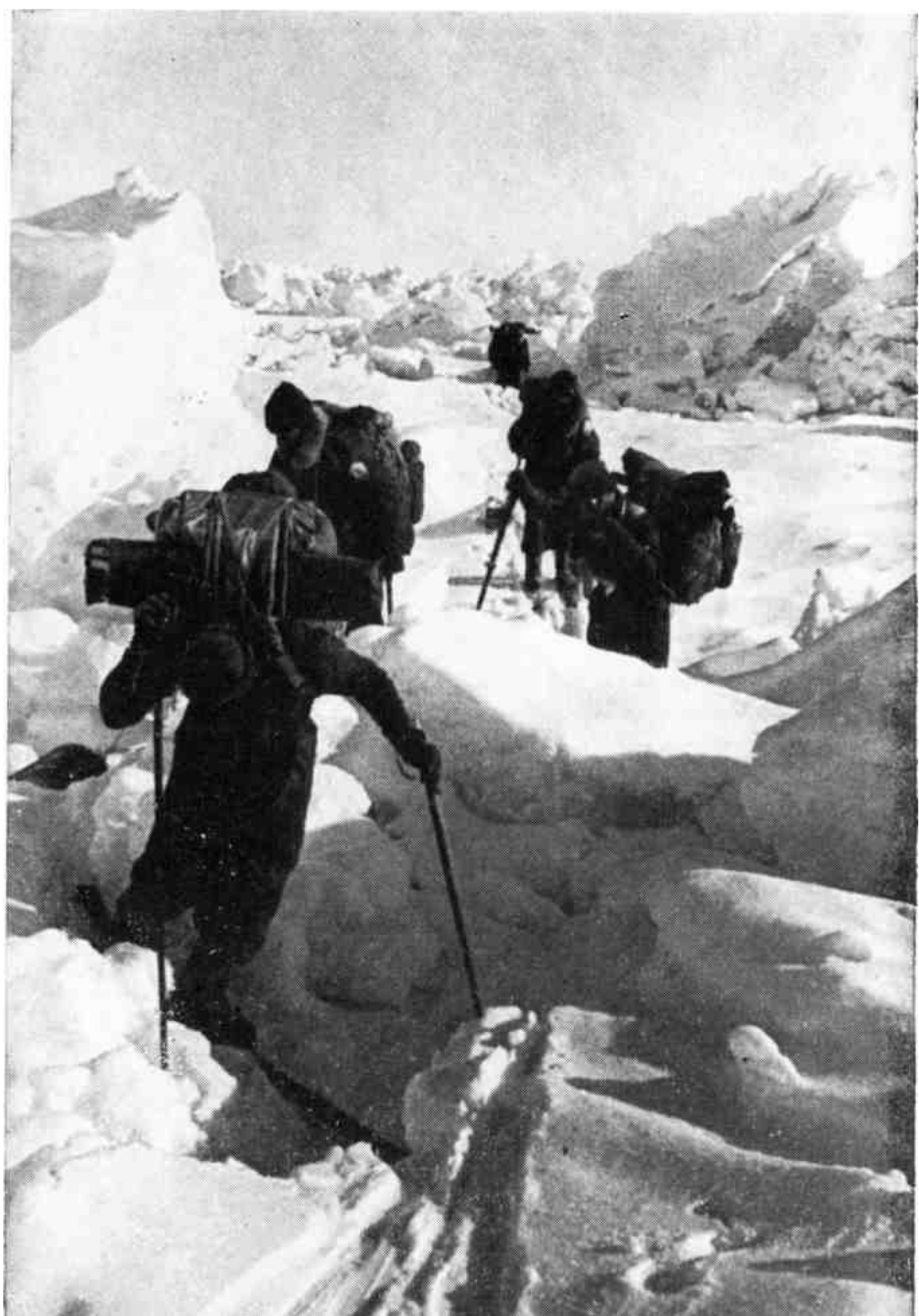


Александр Шатохин и Федор Сколкин за работой.



Александр Шумилов во время тренировочных сборов полярной экспедиции «Комсомольской правды». Остров Котельный, 1974 год.





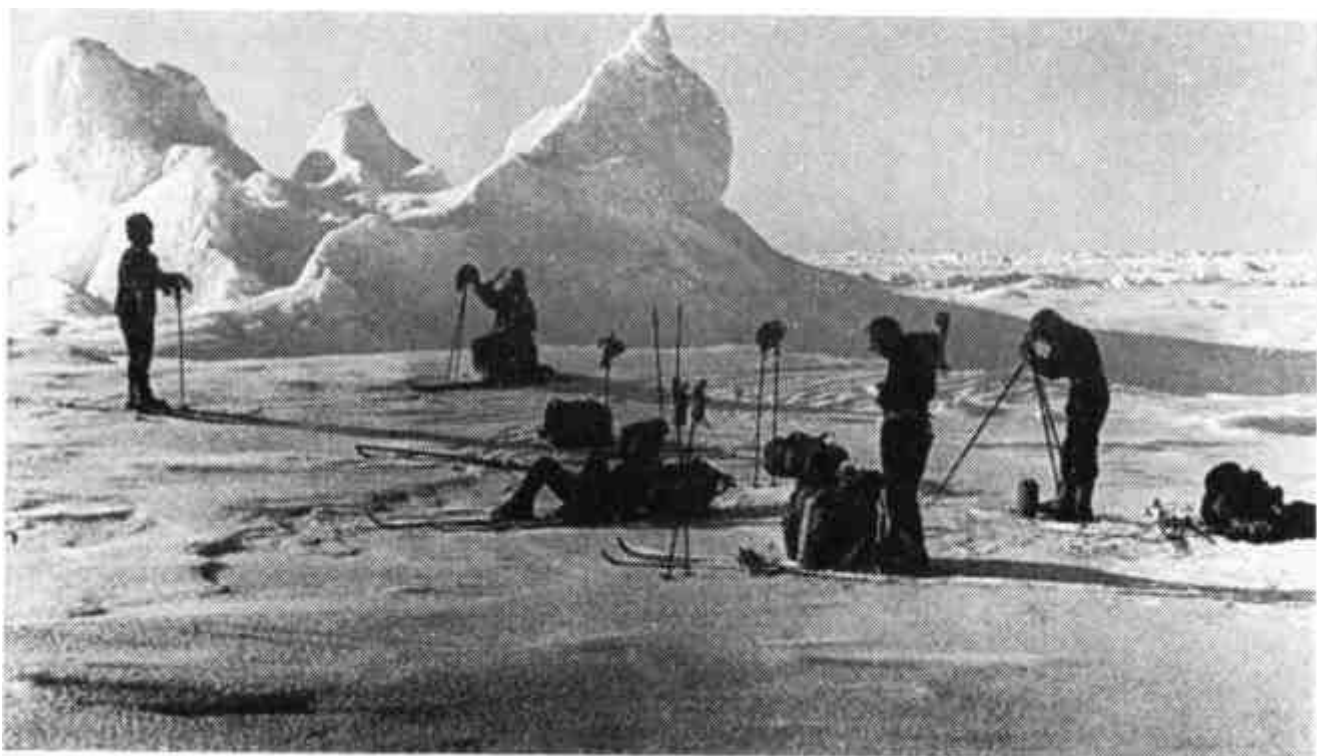
На Север!



Чуть сошлись берега разводья, и сжался «синусоидой» молодой лед.



Надежны мукачевские лыжи «Бескид».



Короткий привал.



Такие переправы тоже не редкость.



По-видимому, этот песец побежал в Канаду.



Челночная переправа. Шелковое суденышко легко надуть. Весит оно всего 1,7 килограмма.



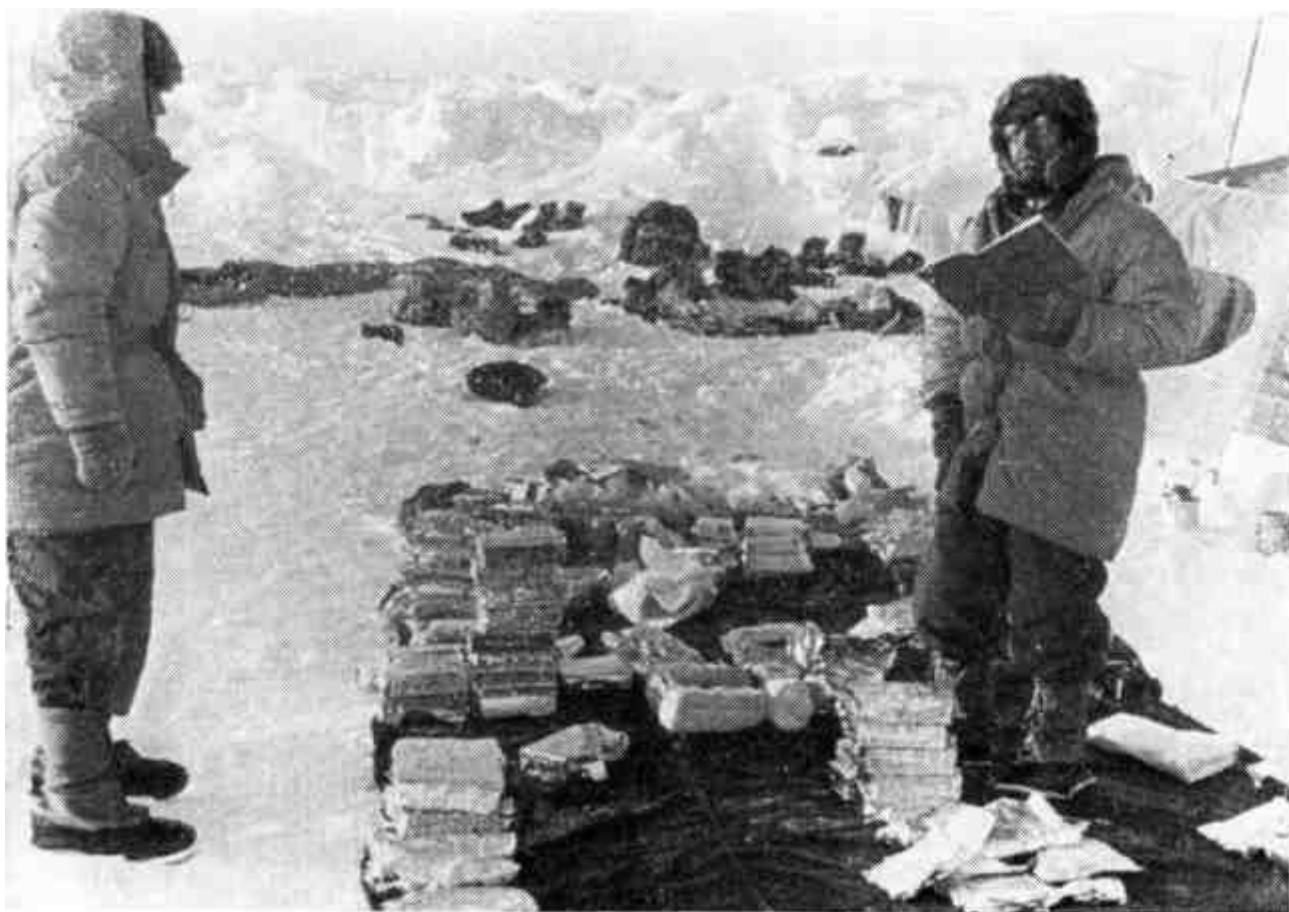
Остов палатки — лыжи.



Надежный и любимый капроновый дом.



Лагерь экспедиции с воздуха.



Разбор продуктов после прилета самолета.



В дни отдыха — баня!



Долгие поиски солнца в последние дни мая.



Старший радист экспедиции Леонид Лабути́н принимает сообщение о достижении Северного полюса.



Вот она — ось Земли.



Победа!



1 июня 1979 года на вершине планеты. С л е в а н а п р а в о: В. Леденев, Д. Шпаро, В. Шишкарев, В. Рахманов, Ю. Хмелевский, В. Давыдов, А. Мельников.



На следующий день после возвращения в Москву в ЦК ВЛКСМ состоялась встреча с И. Д. Папаниным и Е. К. Федоровым.



Будут новые победы!

ПОСЛЕСЛОВИЕ

В предисловии мы говорили, что у нашей книги есть прообраз — сборник «На полюс!», изданный в 1937 году. Мы долго думали — сохранить ли название? Нет, все-таки точнее «К полюсу!». Ведь важнее самой победы путь к ней.

«Опасен полюс и необходим», — написал поэт Андрей Вознесенский.

Необходим! И хотя уже сотни людей побывали в этой некогда недоступной точке, все новые и новые экспедиции стартуют к полюсу.

3 марта 1981 года ТАСС сообщил, что четверо канадцев предприняли попытку достичь Северного полюса без собачьих упряжек и без помощи авиации. Священник Лори Декстер, верхолаз-монтажник Питер Чаркив, инструктор по физкультуре Брюс Лейдбу и школьный учитель Роб Келли предполагали в течение 70 дней пройти пешком около 750 километров по дрейфующим льдам. Продукты, горючее и все необходимое снаряжение они везли на санях.

Как и обычно, труднейшим препятствием оказался прибрежный пояс торосов. 10 марта в сообщении ТАСС говорилось: «Арктика встретила отважных исследователей ураганными ветрами и сильными морозами. Канадцы за два дня прошли всего пять километров. На третий день серьезно заболел один из членов экспедиции. Это заставило их отказаться от заветной цели».

Позднее из письма Лори Декстера мы узнали, что один из его товарищей заболел пневмонией.

В 1982 году закончилась совершенно необычная кругосветная экспедиция, которая продолжалась тридцать пять месяцев. Английские путешественники сэр Рэналф Файннес и Чарльз Бертон прошли вокруг земного шара по Гринвичскому меридиану, покорив попутно оба полюса.

Покинув лагерь в октябре 1980 года, экспедиция (тогда в ее составе был и третий участник — Оливер Шепард) пересекла через Южный полюс Антарктиду. Около четырех тысяч километров были пройдены на мотонартах за 75 дней фактически без каких-либо происшествий.

Штурм Северного полюса начался в феврале 1982 года с уже известной читателю базы Алерт на острове Элсмира. Однако мотонарты, которые путешественники использовали в Антарктиде, оказались слишком тяжелыми и громоздкими для езды в торосах. Файннес и Бертон не проходили и километра в день. Отчаявшись, англичане бросили нарты и пешком добрались до ровной льдины, куда самолет вскоре доставил новые облегченные сноумобили. Однако приключения на этом не кончились. В марте наступила оттепель — температура поднялась до минус шести градусов. «Повсюду образовались узкие полосы воды, которые покрыты тонким слоем льда и запорошены снегом, — радовал сэр Рэналф. — Не заметив, я выехал на один из таких участков. Мои мотонарты затонули, но мне удалось выбраться на лед».

10 апреля 1982 года английские путешественники разбили лагерь на Северном полюсе. Газета «Обсервер» опубликовала статью сэра Рэналфа, которую он передал с вершины планеты: «Я считаю Северный Ледовитый океан самым пугающим местом из всех, где мне приходилось путешествовать, и, конечно, более враждебным, чем Антарктида... Там я не испытывал ощущения опасности. В конце концов, вечером вы установили палатку и крепко спите, проверив предварительно снежное покрытие. Днем же страховочные веревки придавали чувство уверенности даже в наихудших условиях. Иное дело в Северном Ледовитом... Что я ощущал, когда мы дошли до Северного полюса? Чувство облегчения? Да. Радостное возбуждение? Нет. Чувство неуверенности и тревоги, с которым я живу, не уменьшилось я, я боюсь, не исчезнет до тех пор,

пока мы окончательно не выберемся из этого богом забытого места и не попадем на твердую деревянную палубу нашего корабля... Только тогда я смогу вздохнуть с глубоким облегчением. С меня довольно».

От точки Северного полюса они прошли на мотонартах около 300 миль. Затем наступила весенняя распутица, и 99 дней они дрейфовали, разбив лагерь на небольшой льдине, которую несло в пролив между Шпицбергом и Гренландией. В конце июля к ним дважды пытался пробиться корабль, но лишь с третьей попытки сумел подойти к лагерю на 10 миль. Эти мили английские путешественники преодолели, переплывая разводья на каноэ. В конце августа их уже встречали в Гринвиче.

За три года сэр Рэналф Файннес и Чарльз Бертон прошли по четырем континентам и трем океанам более 50 тысяч километров!

29 января 1986 года одиннадцать участников полярной экспедиции «Комсомольской правды» ушли в темноту полярной ночи со станции СП-26. Снова были торосы, разводья... Громыхали ломающиеся поля. Температура опускалась до минус 50 градусов. Но главным и новым врагом стала непроглядная тьма.

Шагали, кажется, так же, как к Северному полюсу. Но — в темноте. И переход оказался самым трудным из всех арктических путешествий экспедиции «Комсомольской правды».

15 февраля мы достигли Полюса относительной недоступности — 84° северной широты, 175° западной долготы. В 1941 году в этом районе побывали советские полярники — участники высокоширотной воздушной экспедиции на самолете «СССР Н-169»: Я. С. Либин, И. И. Черевичный, В. И. Аккуратов... Теперь впервые люди пришли сюда по льду.

7 марта, на тридцать восьмой день пути, преодолев 700 километров, мы финишировали на СП-27.

Вернувшись в Москву, услышали вопрос — зачем это нужно? Опасности, страдания, лишения — зачем?

Этот вопрос задают всегда — тем, кто идет к полюсу, кто поднимается на горную вершину, кто на яхте или на лодке пересекает океан.

Фрэнсис Чичестер — мореплаватель, обошедший вокруг света в одиночку, писал: «После... морского путешествия, подобного этому, один из первых вопросов, который мне зададут, будет такой: зачем я отправился в путешествие? В последние годы я давал не менее двадцати разных ответов на него...»

Один из героев этой книги, наш современник, услышав подобный вопрос, отшутился: «Мы хотим проверить теорию одного американского ученого о том, что на Северном полюсе есть отверстие в центр Земли, откуда и вылетают «летающие тарелки».

Остроумие другого некоторым, возможно, покажется обидным. «Я лично иду, чтобы избавиться от людей, которые спрашивают — зачем ты идешь?»

А если всерьез, герои книги говорят:

«Я хочу бросить вызов пределам человеческой выносливости».

«Я верю, что одной из черт развития цивилизации является дух приключения — потребность человека ответить на вызов. Презирать или

принижать это качество — значит игнорировать врожденное чувство любознательности, которое заряжает человека энергией».

Северный полюс существует. И потому люди идут к Северному полюсу...

МЕРЫ, ВСТРЕЧАЮЩИЕСЯ В ТЕКСТЕ

Вершок = 4,4 см

Аршин = 0,71 м

Сажень = 2,13 м

Верста = 1,06 км

Дюйм = 2,54 см

фут = 30,48 см

Ярд = 91,4 см

Кабельтов = 185,2 м

Английская миля = 1609,3 м

Миля (морская, географическая) = 1852 м

Немецкая миля = 7408 м

Узел = 1 миля в час

Унция = 28,35 г

Фунт = 453,6 г

Джилл = 0,142 л

Пинта = 0,568 л

Пуд = 16,3 кг

Примечания

1

Слова М. В. Ломоносова и ниже В. Я. Чичагова цитируются по книге:
П е р е в а л о в В. А. Ломоносов и Арктика. М.—Л., 1949. (**Здесь и дальше
примечания авторов.**)

[\(обратно\)](#)

2

Всюду в книге температуры даны по шкале Цельсия.

[\(обратно\)](#)

3

Ледяные образования, сидящие на мели.

[\(обратно\)](#)

4

Здесь и далее даны названия источников, по которым цитируются тексты.

[\(обратно\)](#)

5

Лейтенант Джеймс Кларк Росс, племянник сэра Джона Росса. (Будущий первооткрыватель Северного и Южного магнитных полюсов.)
([обратно](#))

6

Таблица мер дана в конце книги.
([обратно](#))

7

Три упомянутых острова: Уолден, Лоу и Литл-Тэйбл на современной карте имеют названия — Вальденё, Лагё и Весле-Тавлеё.
([обратно](#))

8

Смесь перемолотого сухого мяса с жиром. Иногда добавляется шоколад, изюм, сухарная крошка и т. д.
([обратно](#))

9

В литературе его иногда называют Федотом Алексеевым или Федотом-Холмогорцем.
([обратно](#))

10

Isu Cape — крайняя восточная точка, которой достиг Джеймс Кук в 1778 году.
([обратно](#))

11

В цитируемом издании 1948 года допущены опечатки: «1050 верст» и «22 сажений». Опечатки исправлены по «Запискам Русского географического общества», кн. II, Спб., 1849.
([обратно](#))

12

Хегеманн пишет о себе в третьем лице.
([обратно](#))

13

Эскимосский возглас, означающий «стой».
([обратно](#))

14

17 мая — день принятия первой норвежской конституции, национальный праздник норвежцев.
([обратно](#))

15

Хронометр, как отмечает Андрэ, спешил на 51 минуту 45 секунд. В тексте время дано с поправкой в 52 минуты.
([обратно](#))

16

Здесь — удар гондолы о землю.
([обратно](#))

17

Используется шкала Реомюра: $t^{\circ}\text{C} = \frac{5}{4}t^{\circ}\text{R}$.
([обратно](#))

18

Видимо, остров Елизаветы и остров Харли.
([обратно](#))

19

Сизигийный прилив — особенно большой прилив, возникающий в моменты новолуния и полнолуния.
([обратно](#))

20

Капитана Бартлетта — начальника головного отряда.
([обратно](#))

21

Северная оконечность острова Аксель-Хейберг. Название дано Ф. Куком, на современных картах — мыс Столлуэрти.
([обратно](#))

22

Некоторые цифры исправлены в соответствии с книгой — F. Cook. My achievement of the Pole.

[\(обратно\)](#)

23

Остров Аксель-Хейберг.

[\(обратно\)](#)

24

Л е н и н В. И. Полн. собр. соч., т. 22, с. 44.

[\(обратно\)](#)

25

Ронак — отдельная льдина, стоящая вертикально или наклонно и окруженная сравнительно ровным льдом.

[\(обратно\)](#)

26

Остров Кетлица.

[\(обратно\)](#)

27

Водное пространство к северу от Британского канала, На современных картах название не сохранилось.

[\(обратно\)](#)

28

Мыс Армитэдж.

[\(обратно\)](#)

29

Остров Карла-Александра.

[\(обратно\)](#)

30

Бухта Теплиц.

[\(обратно\)](#)

31

Сало — густой слой ледяных кристаллов на поверхности воды, одна из первых стадий образования льда.

[\(обратно\)](#)

32

Отремонтировать N24 так и не удалось.

[\(обратно\)](#)

33

Пак — многолетний лед.

[\(обратно\)](#)

34

Мыс Грохукен.

[\(обратно\)](#)

35

Стромилов Н. Н. Впервые над полюсом. Л., 1977.

[\(обратно\)](#)

36

Чкалов В. П. Наш трансполярный рейс. ОГИЗ, 1938.

[\(обратно\)](#)

37

Шмидт О. Ю. Избранные труды. М., 1960.

[\(обратно\)](#)

38

Жена Ивана Дмитриевича Папанина — Галина Константиновна.

[\(обратно\)](#)

39

Константинов Ю. Б. Нас несет к острову Жаннетты. Л., 1968.

[\(обратно\)](#)

40

Большой Диомид — остров Ратманова, Малый Диомид — остров Крузенштерна.

[\(обратно\)](#)

41

В 1982 году ледокол переименован, теперь он называется «Леонид Брежнев».
([обратно](#))

42

Спичкин В. А., Шамонтьев В. А. Атомоход идет к полюсу. Л., 1979.
([обратно](#))

43

Кабельтовых.
([обратно](#))

44

Уэмура Н. Один на один с Севером. М., Мысль, 1983.
([обратно](#))

45

Нилас — эластичная корка льда толщиной до 10 сантиметров, легко прогибающаяся на волне и зыби.
([обратно](#))

46

Темные пятна и полосы на облаках над свободной ото льда водой.
([обратно](#))