

Амундсен Р.

---

# ЮЖНЫЙ ПОЛЮС

ПУТЕШЕСТВИЯ ВОКРУГ СВЕТА

# Руаль Амундсен Южный полюс

Серия «Путешествия вокруг света»

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=28536652](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=28536652)*

*Южный полюс / Пер. с норв. М. Дьяковой; Вступ. ст. В. Визе.: Мир  
книги, Литература; Москва; 2009*

*ISBN 978-5-486-03048-2*

## Аннотация

Руаль Амундсен (1872–1928) – норвежский полярный исследователь. Начиная учебу на медицинском факультете, однако затем решил связать свою службу с полярными исследованиями. В 1897–1899 гг. в качестве первого помощника капитана побывал в экспедиции в Антарктиду. В 1903 г. предпринял санные походы к Северному полюсу, но после получения сообщения о том, что там уже побывал американский исследователь Р. Пири (что в дальнейшем не подтвердилось), решил предпринять попытку первым дойти до Южного полюса. В гонке с британской экспедицией Р. Скотта он сумел опередить последнего на один месяц и первым достигнуть Южного полюса 14 декабря 1911 г. Погиб в июне 1928 г. в Баренцевом море во время поисков пропавшего дирижабля У. Нобиля. В данный том входит книга Р. Амундсена «Южный полюс» о его экспедиции в Антарктику.

# Содержание

Предисловие[1]	4
План и снаряжение	22
Конец ознакомительного фрагмента.	66

# Руаль Амундсен Южный полюс

## Предисловие<sup>1</sup>

Имя великого норвежского полярного исследователя Руа-ла Амундсена пользуется в Стране Советов большой популярностью. С именем Амундсена у нас прежде всего связывается представление о высшем проявлении человеческой воли в борьбе с силами природы. Почти сказочные дела, совершенные этим «викингом двадцатого века», и его трагическая, но прекрасная смерть окружают величавую фигуру норвежца ореолом романтизма – того романтизма, который присущ всякому героическому делу и который позволяет считать нашу эпоху социалистической стройки наиболее романтической.

Сам Амундсен отнюдь не был романтиком, как, например, другой великий норвежец и современник Амундсена, не менее хорошо известный советскому читателю – Фритъоф Нансен. В этой книге, повествующей об одном из самых замечательных путешествий, когда-либо предпринятом человеком, читатель напрасно будет искать романтических строк, – книга Амундсена необычайно проста, как, в сущ-

---

<sup>1</sup> Статья написана в 30-е годы прошедшего столетия.

ности, просты были все его великие дела. Если бы не своеобразный юмор, местами грубоватый, но всегда брызжущий искрами, – книги, написанные Амундсеном, могли бы показаться чересчур «пресными». Но, в итоге, бесхитростные рассказы Амундсена об его схватках с полярной природой и победа над нею складываются в дивную сагу. Жизнь и творчество Амундсена не вылились в форму литературного романтизма, – это есть романтика дел, та романтика, которой насквозь пронизана наша великая эпоха социалистической стройки и которая поэтому особенно близка и понятна тем, кому выпало счастье участвовать в этой стройке.

Руаль Амундсен родился 16 июня 1872 года в Борге, в Норвегии. Юношей ему в руки попали книги об арктических экспедициях Франклина. Он прочел их, не отрываясь, и именно эти книги пробудили в нем неугасимую жажду стать полярным исследователем. Однако мать Руаля и слышать не хотела о необузданных фантазиях сына и настояла на том, чтобы молодой Руаль поступил в университет, с целью изучения медицины.

В 1889 году, когда Амундсену минуло 17 лет, ему пришлось перенести жестокое испытание. Тогда в Норвегии было большое ликование: на родину вернулся юный Нансен, первый в истории пересекший ледяной покров Гренландии на лыжах. Предприятие Нансена казалось в те времена взбалмошным, и даже ученые специалисты и видные полярники предсказывали ему неминуемую гибель. Но Нансен

вернулся из «белой пустыни» победителем. С горящими глазами смотрел на героя молодой Амундсен, незаметно стоявший в толпе, которая приветствовала Нансена.

«Я буду таким же, как он!» – твердо решил тогда Руаль. Настала пора жестокой внутренней борьбы: вправе ли он идти против воли матери и бросить медицину? Судьба помогла разрешить этот вопрос, – мать Руаля умерла. Ему шел тогда 21-й год. «С большим облегчением я бросил университет, – рассказывает Амундсен, – и решил приняться за систематические приготовления к полярным исследованиям, так как хорошо знал, что без подготовительной работы успеха быть не может». Эти слова очень характерны для Амундсена. В течение всей своей жизни он уделял подготовительной стадии экспедиции исключительное внимание. «Победа ожидает того, у кого все в порядке, – и это называют удачей. Поражение постигает того, кто упустил принять вовремя необходимые меры, – и это называют неудачей». Так объясняет Амундсен успех своей замечательной экспедиции к Южному полюсу.

Первым шагом Амундсена в его подготовке к деятельности полярного исследователя было приобретение знаний по навигационному делу. Амундсен считал, что должности капитана полярного судна и начальника экспедиции обязательно должны быть совмещены в одном лице. Чтобы изучить мореходное дело, Руаль поступает в 1894 году матросом на парусную зверобойную шхуну «Магдалена», на которой он и

совершает свое первое плавание в арктических водах. Прослужив матросом три года, Амундсен в 1896 году сдает экзамен на звание штурмана. В следующем году он получает приглашение участвовать в качестве первого штурмана в бельгийской антарктической экспедиции Герлаха и проводит на скованной дрейфующими льдами «Бельгике» свою первую полярную зиму. Своим счастливым исходом эта экспедиция, попавшая в весьма тяжелое положение, в значительной мере обязана молодому норвежцу.

Возвратившись в 1899 году на родину, Амундсен в следующем году сдает экзамен на звание капитана. Теперь, когда он уже обладает необходимыми знаниями и полярным опытом, он считает возможным приступить к подготовке первой собственной арктической экспедиции. Амундсен сразу берется за одну из основных проблем Арктики – сквозное плавание Северо-Западным проходом, то есть ставит себе ту задачу, разрешить которую человечество тщетно стремилось в течение четырех столетий. В свой смелый план он посвящает Нансена, в котором встречает полную поддержку. Вскоре план экспедиции расширяется, и задачей ее становится не только плавание Северо-Западным проходом, но и посещение северного магнитного полюса и производство в его районе геомагнитных наблюдений. Таким образом, задуманная Амундсеном экспедиция приобретает и высокое научное значение.

Подготовку к этой экспедиции Амундсен ведет с прису-

щей всем его предприятиям основательностью и продуманностью. Он считает необходимым полностью овладеть методами геомагнитных наблюдений, для чего едет в Гамбург, где в германской морской обсерватории под руководством знаменитого профессора Неймайера проходит курс земного магнетизма. Для своей экспедиции Амундсен приобретает «Йоа» – маленькое суденышко в 47 регистровых тонн с мотором в 13 лошадиных сил. С целью проверки пригодности судна Амундсен в 1901 году предпринимает на нем плавание в Гренландское и Баренцево моря. Чтобы окупить расходы по этой экспедиции, Амундсен попутно занимается зверобойным промыслом. Но не забыта и наука: по данной Нансеном инструкции Амундсен производит океанографические исследования и привозит с собой научный материал высокой ценности, впоследствии обработанный Нансеном. Сам Амундсен никогда не обрабатывал добытых им во время экспедиции научных материалов. Он не был ученым, но был прекрасным полевым работником, умевшим собирать безукоризненные наблюдения. Предоставляя обработку их другим, он хорошо сознавал, что специалист сделает это лучше его и сумеет извлечь более ценные выводы.

Только к началу лета 1903 года подготовка к экспедиции Северо-Западным проходом пришла к концу. Однако, когда все уже было готово, экспедиция едва было не сорвалась. Амундсен не был в состоянии расплатиться с лицами, одолжившими ему деньги на экспедицию. Свирепые кредиторы

стали угрожать наложением ареста на судно и заключением самого Амундсена в тюрьму за мошенничество. «Я терял голову от горя и забот и решился на отчаянную штуку», – пишет Амундсен. Он бежал... Ночью, в проливной дождь, все участники экспедиции – их было семеро – как заговорщики отправились на набережную, где стояла «Йоа», поднялись на борт и отшвартовались. «Когда наш страшный кредитор проснулся, мы были уже в безопасности – семеро самых счастливых пиратов», – вспоминает Амундсен первый день своей экспедиции.

Плавание Северо-Западным проходом продолжалось три года и было связано с очень большими навигационными трудностями как вследствие льдов, так и по причине мелководности фарватера. Особенно тяжело пришлось летом 1905 года. «Эти недели наложили на меня такой отпечаток, что мой возраст стали определять между 59 и 75 годами, хотя мне было всего 33 года», – пишет Амундсен. Но задача была все-таки выполнена: впервые судно прошло из Атлантического океана в Тихий, обогнув Америку с севера. Мечта юных лет Амундсена осуществилась. За эту экспедицию был собран весьма богатый научный материал, особенно в области земного магнетизма.

После блестящего плавания Северо-Западным проходом, когда Амундсен проявил себя как человек железной воли, дерзкой отваги и расчетливого ума, он – уже заслуженный полярник. Ему доверяют, и даже находятся люди, готовые

субсидировать его предприятия, но... только в том случае, если они достаточно сенсационны. На экспедиции, преследующие чисто научные цели, средств нет по-прежнему. Можно ли обвинять Амундсена в том, что он пошел по линии наименьшего сопротивления и после первой своей большой экспедиции во главу всех своих дальнейших предприятий всегда ставил рекордсменство, сенсацию? Не личность Амундсена, а прежде всего та экономическая и политическая система, в которой протекала его деятельность, является тому виной.

Что может быть сенсационнее открытия северного полюса, той заветной точки, на которую, несмотря на многочисленные попытки, тогда еще не вступал ни один человек? И Амундсен ставит достижение северного полюса задачей своей следующей экспедиции. На такое предприятие деньги находятся.

Для достижения Северного полюса Амундсен решил применить метод дрейфующего судна, впервые выдвинутый гениальным Нансеном. В отличие от нансеновского «Фрама», как известно начавшего свой дрейф около Новосибирских островов, Амундсен решил вмерзнуть во льды к северу от Берингова пролива, предполагая, что отсюда ледовый дрейф понесет его судно если не через самый полюс, то в недалеком от него расстоянии. Но вот когда вся подготовка к экспедиции уже закончена, приходит весть, что американец Пири достиг Северного полюса. Честолюбие Амундсена уязвлено.

Идти на Северный полюс – теперь уже не рекорд. «Раз я хотел поддержать честь своего имени как исследователя, мне нужно было как можно скорее одержать ту или иную сенсационную победу», – читаем мы в автобиографии Амундсена. В то время можно было найти, пожалуй, еще только одну столь же сенсационную экспедиционную тему, как открытие Северного полюса, это – достижение Южного полюса. На это Амундсен и решается с молниеносной быстротой. Правда, к Южному полюсу уже отправилась английская экспедиция Скотта, но ведь Скотта можно опередить!

Та легкость, с которой Амундсен изменил план экспедиции, показывает, что его экспедиция к Южному полюсу была, по существу, предприятием спортивно-рекордсменским. Сам Амундсен признает это с полной откровенностью. «Нашей целью было достижение Южного полюса, все остальное – вещь второстепенная», – читаем мы в настоящей книге. «Науке предоставлялось самой пристраиваться к этому плану» (то есть плану достижения Южного полюса), – пишет Амундсен в другом месте. Советскому исследователю подобная установка совершенно чужда. Но тем не менее и у него экспедиция Амундсена не может не вызвать величайшего восхищения, ибо она является образцом четкой организационной работы и столь же четкого выполнения плана на месте.

Книга, в которой Амундсен описывает свою экспедицию к Южному полюсу, является, несомненно, наиболее заме-

чательным литературным наследием, оставленным нам знаменитым полярником. Эта книга не только с увлечением читается, но по ней можно и следует учиться – даже в наше время, когда техника полярных путешествий, особенно в Советском Союзе, неизмеримо шагнула вперед по сравнению с тем временем, когда Амундсен совершил свой поход к Южному полюсу. Предпосылки, обусловившие успех экспедиции – продуманность плана и самое тщательное снаряжение, Амундсен делает как бы лейтмотивом всей книги. Решающими моментами в плане экспедиции были: во-первых, выбор в качестве места зимовки и исходного пункта для похода к полюсу «таинственного» ледяного барьера в Китовой бухте, и, во-вторых, применение в качестве транспортных средств собак (механический, в частности воздушный, транспорт был в то время еще недостаточно совершен, чтобы применять его в полярных условиях). Именно эти два условия дали Амундсену громадное преимущество перед Робертом Скоттом, почти одновременно с норвежцами двигавшимся к Южному полюсу, достигшим его через 34 дня после Амундсена и трагически погибшим со всеми своими спутниками на обратном пути к месту зимовки. Преимущество своего плана Амундсен, несомненно, хорошо сознавал, иначе он не вступил бы в состязание со Скоттом. Сам Амундсен категорически отрицает какое бы то ни было «грязное» соревнование со Скоттом, но едва ли он был в данном случае вполне искренен. Ведь от Северного полюса

он отказался только потому, что Пири опередил его, и направился к Южному полюсу, рассчитывая прибыть туда раньше Скотта! Элемент соревнования норвежцев с англичанами на честь открытия Южного полюса, таким образом, налицо.

По возвращении экспедиций Амундсена и Скотта (последняя вернулась без своего начальника и его спутников по походу к полюсу) общественное мнение в Англии осудило Амундсена, а отдельные представители высказывались по отношению к победителю с нескрываемым негодованием. На обеде, данном Королевским географическим обществом в Лондоне в честь Амундсена, президент общества, лорд Керзон, отметив значение, которое Амундсен приписывал применению собак, закончил свою речь следующими словами, полными злой иронии: «Позволяю себе поэтому предложить трехкратное ура в честь собак». Позже Амундсен был исключен из состава членов этого общества.

Поход Амундсена к Южному полюсу представляет собой вершину «собачьей» техники полярных путешествий, рядом с которой может быть поставлен только поход Пири к Северному полюсу. Естественно, что в своей книге Амундсен уделяет собакам очень много внимания. Эти места, так же как и разбросанные по всей книге сведения о снаряжении, являются для советских работников Арктики особенно ценными.

Образцовая организация зимовки в Китовой бухте заслуживает величайшего внимания. Самый поход Амундсена к полюсу, сперва по шельфовому льду, затем по антарктиче-

скому плоскогорью, можно сравнить с безупречным разыгрыванием музыкальной пьесы, в которой каждый такт, каждая нота были заранее известны и продуманы исполнителями. Все шло именно так, как это предвидел и рассчитал Амундсен. 19 октября 1911 года пятеро смельчаков покинули зимовочную базу, 7 декабря была пройдена широта  $88^{\circ}23' S$ , до которой в 1909 году удалось дойти Шеклtonу, а 14 декабря<sup>1</sup> Амундсен и его спутники были на полюсе. Произведенные позже точные вычисления наблюденных Амундсеном высот Солнца показали, что норвежский флаг был водружен на широте  $89^{\circ}58,5' S$ , то есть в расстоянии около 2,5 километра от полюса. Так как Амундсен и его спутники, кроме того, исследовали местность вокруг полюсного лагеря по радиусу около 10 километров, то они имели полное право утверждать, что действительно были на полюсе. Как известно, открытие Северного полюса было сделано Пири со значительно меньшей точностью, и здесь возможна ошибка в 20 километров и даже больше.

Через 34 дня к установленному норвежцами на Южном полюсе флагу подошел Скотт. То, что Амундсен опередил его, было для англичан страшным ударом. «Ужасное разочарование, – записал тогда Скотт в своем дневнике, – и мне больно за моих товарищей. Конец всем нашим мечтам! Да, мы на полюсе, но при сколь иных условиях против ожидаемых! Страшное место, и каково для нас сознание, что мы за все наши труды даже не вознаграждены ожидаемым торже-

ством! Мы пережили ужасный день». Через два месяца умирающий Скотт, не достигнув зимовья, лежал в палатке, одиноко маячившей в ледяной пустыне, и с трудом выводил последние написанные им слова: «Мы все слабеем, и конец не может быть далек. Жаль, но не думаю, чтобы я был в состоянии еще писать. Ради бога, не оставьте наших близких». В это самое время Амундсен находился уже на «Фраме», который уносил победителя к берегам Америки, где его ждали шумные торжества.

Хотя открытие Пири Северного полюса и побудило Амундсена неожиданно для всех направиться к Южному полюсу, он все же не оставлял мысли продрейфировать на судне через полюс или вблизи него. Грянувшая империалистическая война 1914 года создала условия, мало благоприятные для осуществления этого плана. Впрочем, Амундсен, подобно многим скандинавским дельцам того времени, сумел извлечь из войны пользу для себя и задуманного им предприятия: занявшись спекуляцией, он вскоре сколотил сумму в миллион крон. Эти деньги Амундсен полностью затратил на осуществление экспедиции к Северному полюсу. По чертежам Амундсена было выстроено специально приспособленное для дрейфа в тяжелых льдах судно «Мод». На этом корабле Амундсен отправился в 1918 году к исходному пункту дрейфа – Берингову проливу, куда он решил пройти Северным морским путем. Неблагоприятное состояние льдов было причиной двух вынужденных зимовок на пути

(в проливе Вилькицкого и у острова Айон), и только в 1920 году «Мод» достигла Аляски. После неудачной попытки начать дрейф в том же году, окончившейся вынужденной зимовкой у мыса Сердце-Камень, корабль наконец вмерз во льды и начал свой дрейф недалеко от острова Врангеля в 1922 году. Сам Амундсен в этом дрейфе не участвовал. Уже давно он таил мысль о возможности применения воздушных средств сообщения для проникновения в труднодоступные районы Арктики. Громадный прогресс, который во время войны сделали авиация и дирижаблестроение, доказал правильность точки зрения Амундсена. Опасаясь, что кто-нибудь опередит его, Амундсен, достигнув на «Мод» Аляски, решил немедленно приступить к осуществлению плана перелета от мыса Барроу (Аляска) через полюс на Шпицберген. Ряд неудач и главным образом финансовые затруднения не позволили ему тогда провести этот план в жизнь.

Только в 1925 году Амундсен наконец находит капиталиста, готового финансировать его предприятие, – Линкольна Элсворта. Совместно с ним он стартует со Шпицбергена на двух летающих лодках Дорнье-Валь, взяв курс на полюс. На широте  $88^{\circ}$  N мотор одного самолета сдал, вследствие чего оба самолета были вынуждены сделать посадку. Лететь обратно к Шпицбергену пришлось уже на одном самолете. Для того чтобы подготовить на льду площадку для старта, участникам полета пришлось работать не покладая рук в течение 24 суток. «Мы работали как бешеные, – пишет Амундсен. –

Это был бег взапуски со смертью». Вырвавшись, Амундсен со своими спутниками благополучно снизился у Шпицбергена.

В дальнейшем мысли Амундсена сосредоточиваются исключительно на вопросе завоевания Арктики с воздуха. После экспедиции 1925 года он окончательно приходит к выводу, что для достижения Центральной Арктики дирижабль имеет большие преимущества перед самолетом. Тот же Элсворт дает деньги на приобретение дирижабля, и уже в следующем году (1926) Амундсен осуществляет замечательную экспедицию на дирижабле «Норге» от Шпицбергена через Северный полюс на Аляску. На этот раз план удается выполнить целиком.

Обе воздушные экспедиции Амундсена не преследовали научных задач – это было голое, неприкрашенное рекордсменство. Погоня за сенсацией, удовлетворение своего личного, все возраставшего честолюбия заслонили в Амундсене все остальное. Опустошающее влияние капитализма в конце концов сказалось и на этом человеке необычайной воли. В общественных кругах – даже в Скандинавских странах – отношение к герою Северо-Западного прохода и победителю Южного полюса заметно охладилось. Появилось насмешливое имя: Рекламундсен. Великий исследователь замкнулся в одиночестве и ожесточился. Охлаждению к имени Амундсена немало способствовало его отношение к известному итальянскому конструктору дирижаблей Умберто

Нобиле, участвовавшему в перелете «Норге» в 1926 году в качестве капитана воздушного корабля. Тогда столкнулись два честолюбца. В своей автобиографии Амундсен подробно останавливается на конфликте с Нобиле. Не стесняясь в выражениях, он ругает итальянца... Кто знаком с жизнью Амундсена и совершенными им великими делами, не может без чувства глубокой досады и боли читать эти строки в автобиографии одного из наиболее выдающихся исследователей полярных стран, заслуженно прославленного.

После перелета через Северный полюс у Амундсена возникает план воздушной экспедиции к Южному полюсу. Однако эту экспедицию ему уже не было суждено осуществить: в 1928 году Нобиле летит на «Италии» к Северному полюсу и на обратном пути терпит аварию. Весь состав экспедиции оказывается на дрейфующем льду к северу от Шпицбергена. 18 морских судов и 20 самолетов, снаряженных в различных странах, отправились на спасение терпевших бедствие итальянцев. Весь мир смотрит на Амундсена – величайшего полярника современности, первого победителя Арктики с воздуха. Что он предпримет? Но Амундсен молчит, корреспонденты к нему не допускаются. Наконец решение принято. Гибнет его личный враг, но гибнет на работе в Арктике. Нобиле – собрат по работе. Его надо спасти. И тогда Амундсен в первый и последний раз в своей жизни совершает непоследовательный поступок. После экспедиции 1925 года Амундсен пришел к заключению, что, отправляясь в по-

лярные страны на самолете, следует иметь их по меньшей мере два. Но теперь Амундсен спешит и отправляется на *одном* самолете. Он летит на «Латаме», который даже водитель его, знаменитый французский летчик Гильбо, признал негодным для работы в Арктике.

Амундсен не спас Нобиле. Амундсен погиб вместе со всем составом «Латама». Когда весть об исчезновении «Латама» облетела мир, советское правительство отдало приказ «Малыгину» и «Седову» принять все меры к розыску Амундсена. «Малыгиным» руководил тогда автор этих строк. Долго крейсировал ледокол у восточных и южных берегов Шпицбергена, где надежды найти Амундсена казались наибольшими. Зорко высматривали люди с малыгинского «Юнкерса», реявшего над безбрежными льдами. Тайну великого Руала ни нам, ни другим раскрыть не удалось. Мы знаем только, что те воды, где он за 27 лет до рокового дня проводил на маленькой «Йоа» свои первые океанографические исследования, стали его могилой... Через два с половиной месяца после вылета Амундсена у берегов Северной Норвегии был найден поплавок с «Латама».

В воспоминаниях своей жизни Амундсен пишет следующее о своих юношеских мечтах: «Я хотел видеть в себе самом своего рода крестоносца в области арктических исследований. Я также хотел пострадать за свое дело не в знойной пустыне, а на холодном севере». Как и юношеской мечте о Северо-Западном проходе, и этому желанию было суждено

осуществиться...

Велики дела, совершенные Амундсеном!

Он первый прошел Северо-Западным проходом.

Он является пока единственным кругосветным полярным мореплавателем, обогнувшим все берега Северного Ледовитого океана.

Он совершил кругосветное плавание и в антарктических водах.

Он первый вступил на Южный полюс.

Он первый применил самолет и дирижабль для проникновения в Центральную Арктику.

Он первый пролетел на дирижабле над Северным полюсом и пересек Ледовитый океан от берегов Европы до Аляски.

Поистине – чудесная жизнь!

*Профессор В. Визе*



# План и снаряжение

*Богиня счастья – женищина. Если хочешь владеть ею, хватай ее и уводи. Бесплезно играть на мандолине под ее окошком.*

*Рекс Бич*

«Северный полюс достигнут!» Известие об этом мгновенно облетело весь мир. Цель, о которой столь многие мечтали, ради которой столь многие трудились и страдали, даже жертвовали своей жизнью, – была достигнута.

Сообщение об этом дошло до нас в сентябре 1909 года.

Я в тот же момент ясно понял, что первоначальный план третьего похода<sup>2</sup> «Фрама» – исследование северного полярного бассейна – заколебался. Уж если спасать задуманное дело, то нужно действовать быстро, без проволочек. С той же быстротой, с какой известие пролетело по телеграфному кабелю, с той же самой быстротой я решил переменить фронт – перестроиться и обратиться лицом к югу!

Конечно, при составлении своего плана я принимал во внимание, что третье плавание «Фрама» будет прежде всего научной экспедицией, не стремящейся к погоне за рекордами; конечно, многие жертвователи горячо поддерживали ме-

---

<sup>2</sup> Первый поход Ф. Нансена (1893–1896 гг.) – знаменитый дрейф «Фрама» в Северном Ледовитом океане. Второй поход – экспедиция Отто Свердруп (1902–1905 гг.) в воды Северной Америки. – *Примеч. ред.*

ня, имея в виду выполнение мною именно *первоначального* моего плана. Но обстоятельства переменялись, у меня было мало шансов привести в исполнение свой первоначальный план, и поэтому я счел, что не будет ни неблагодарным, ни не лояльным по отношению к моим жертвователям, если я сделаю такой решительный шаг, который сразу же восстановит прежнее соотношение вещей, оправдает уже произведенные большие затраты на экспедицию и не сведет насмарку оказанную мне крупную денежную помощь.

Поэтому я с легким сердцем решил отложить года на два выполнение своего первоначального плана, чтобы за это время постараться раздобыть недостающие средства. Предпоследняя задача полярного исследования, пользующаяся популярностью широких масс, – открытие Северного полюса – была решена. Если бы мне теперь посчастливилось пробудить интерес к задуманному мною предприятию, то оставалось бы сделать только одно: постараться разрешить последнюю великую задачу – открыть Южный полюс!

Знаю, на меня было много нападков за то, что я не сразу оповестил о своем расширенном плане, чтобы заранее ознакомить с ним как своих кредиторов, так и исследователей, подготовлявшихся к экспедиции в те же области. Я знал, что подобные нарекания непременно будут, а потому тщательно взвесил и эту сторону дела. Что касается лиц первой категории – людей, внесших денежные средства на мою экспедицию, то и в этом отношении я скоро успокоился. Это были

все люди крупные, и они не стали бы спорить со мной о том или ином использовании мною средств, ими пожертвованных. Мне было известно, что среди них я пользуюсь таким большим доверием, что они поймут создавшееся положение, зная, что, когда настанет время, их помощь будет использована именно на ту цель, которую они имели в виду. Теперь у меня есть бесчисленные доказательства того, что я тогда не ошибался.

Что же касается последней категории – других антарктических экспедиций, намечавшихся в это время, то и они не пробуждали во мне особых угрызений совести. Я знал, что успею ознакомить капитана Скотта со своими расширенными планами до того еще, как он покинет цивилизованный мир, а потому не придавал особого значения тому, узнает ли Скотт о моих замыслах на несколько месяцев раньше или позже. План и снаряжение Скотта настолько отличались от моего плана и снаряжения, что я считал телеграмму, посланную ему мною потом с сообщением о нашем отплытии в Антарктику, скорее знаком вежливости, чем сообщением, которое хотя бы в ничтожной степени могло повлиять на изменение программы действий Скотта. Английская экспедиция целиком базировалась на научных исследованиях. Полюс стоял у нее только на втором плане, тогда как мои расширенные планы касались прежде всего полюса. Науке предоставлялось самой пристраиваться к этому небольшому отклонению от пути! Мне было ясно, что по тому направле-

нию, по которому я рассчитывал идти, мы не можем достичь полюса, не обогатив в значительной степени науки в ее различных отраслях.

Снаряжение у меня было совершенно иное, и я очень сомневаюсь в том, чтобы капитан Скотт, имевший такой большой опыт в исследованиях областей Южного полюса, в какой-нибудь степени уклонился бы от тех путей, на которые ему указывал его опыт, и переменял бы свое снаряжение на то, которое я считал лучшим для себя. И в отношении средств я тоже уступал Скотту.

Что же касается лейтенанта Шираза на «Кайман Мару», то, насколько я понимал его план, он решил уделить все свое внимание Земле короля Эдуарда VII.

Таким образом, взвесив всесторонне этот вопрос, я принял решение, о котором уже упоминал, и план мой был бесповоротно утвержден. Если бы я в это время опубликовал свое намерение, то оно дало бы повод к газетной шумихе, и все могло бы кончиться тем, что младенец был бы задушен при рождении. Все нужно было подготовить в тиши. Единственным человеком, посвященным в перемену плана, был мой брат, на абсолютную скромность которого я мог слепо положиться. За то время, когда только мы двое знали об этом, он оказал мне множество услуг. Затем вернулся домой лейтенант Т. Нильсен – в то время помощник капитана «Фрама», ныне его капитан, и я счел нужным сейчас же сообщить ему о своем решении. То, как он отнесся к этому,

показало мне, что мой выбор сделан удачно. Я понял, что в его лице я нашел не только способного и надежного человека, но и хорошего товарища. А это было весьма важно! Когда отношения между начальником и его помощником хорошие, то легко избежать многих неприятностей и излишних недопониманий. Кроме того, такое взаимное понимание служит хорошим примером и является добрым залогом для взаимного понимания всех вообще на судне. Большим облегчением было для меня возвращение домой капитана Нильсена в январе 1910 года: он мог мне помочь, что он и сделал с такой готовностью, находчивостью и исполнительностью, что я не нахожу слов благодарности.

План похода «Фрама» на юг был следующий: уход из Норвегии – самое позднее в середине августа. Остров Мадейра должен был быть первой и единственной остановкой. Отсюда курс прокладывался по наилучшему пути для парусника, – «Фрам» не мог считаться иным судном, – на юг через Атлантический океан и на восток через Южный океан к югу от мыса Доброй Надежды и Австралии, чтобы приблизительно к новому, 1911 году пройти через сплошной лед и войти в море Росса.

Операционной базой я выбрал самый южный пункт, до которого можно дойти на судне, – Китовую бухту в великом ледяном барьере Антарктики. Мы надеялись дойти туда около 15 января. Высадив здесь намеченную партию зимовщиков – около 10 человек, материалы для постройки дома, снаря-

жение и провиант на два года, «Фрам» должен был пройти к Буэнос-Айресу, чтобы оттуда совершить океанографическую экспедицию через Атлантический океан к берегам Африки и обратно. В октябре он должен был снова вернуться в Китовую бухту и забрать там зимовщиков. В то время предположения на этом и останавливались. Дальнейший ход экспедиции мог быть определен лишь позднее, когда будут выполнены работы на юге.

Мои знания о барьере Росса были почерпнуты исключительно из книг, но я изучил литературу об этой области так хорошо и тщательно, что, когда впервые столкнулся с этим могучим массивом, мне показалось, что я знаю его уже много лет.

Взвесив все основательно, я выбрал по многим причинам Китовую бухту местом своей зимовки. Прежде всего потому, что этим путем мы могли продвинуться на юг на судне дальше, чем где бы то ни было, – на целый градус южнее, чем мог надеяться пройти Скотт в проливе Мак-Мурдо, где должна была быть его станция. А это имело очень большое значение для последующего санного похода к полюсу! Другим большим преимуществом было то, что мы оказывались сразу же у места своей работы и, так сказать, прямо с порога могли ознакомиться с положением вещей и видеть ту местность, с которой нам придется иметь дело. Кроме того, я имел право предполагать, что местность к югу от этой части барьера, хотя и удаленной от твердой земли, будет значительно лучше

и здесь встретится меньше затруднений, чем на торосистой поверхности вдоль берега. К этому надо еще добавить, что животная жизнь Китовой бухты, судя по описаниям, чрезвычайно богата, а это могло обеспечить нас нужным количеством свежего мяса в виде тюленей, пингвинов и т. п.

Кроме этих технических и материальных преимуществ, которые, по-видимому, представлял ледяной барьер как место зимовки, он являлся также особенно удобным и вполне подходящим местом для изучения метеорологических условий, так как здесь не было никаких помех в виде твердой земли со всех сторон. Тут же на месте лучше, чем где бы то ни было, можно было путем ежедневных наблюдений изучать характер барьера. Такие интересные явления, как движение громадных ледяных масс, зарождение и обвалы (тление) ледяных гор, можно было, разумеется, очень точно изучать именно здесь.

Последним, но от этого ничуть не меньшим, чрезвычайно важным преимуществом было то, что к барьеру всегда относительно легко можно было подойти на судне. До сих пор еще ни одна экспедиция не встретила затруднений, чтобы пройти сюда.

Я знал, что этот план – зимовка на самом барьере – подвергнется резкой критике, как легкомыслие, безрассудная отвага и прочее в таком же роде. Ведь, по мнению всех, барьер здесь, как и в других местах, *плавает*. Даже побывавшие тут думали то же самое. Описание Шеклтоном местных

условий, когда он проходил там, действительно не сулило ничего хорошего. Лед откалывался миля за милей, и Шеклтон возблагодарил Бога за то, что не построил здесь своего дома. Хотя я ставлю Шеклтону, его работу и опыт чрезвычайно высоко, однако считаю, что его выводы на сей раз были чересчур поспешны! *К счастью для меня*, – прибавлю я! Ведь если бы Шеклтон, когда он 24 января 1908 года, проходя мимо Китовой бухты, увидел, что лед в бухте готов вскрыться и отдрейфовать, подождал бы несколько часов или, в крайнем случае, несколько дней, то, по всей вероятности, вопрос об открытии Южного полюса был бы решен гораздо раньше декабря 1911 года. Его проницательный взор и здравое суждение быстро помогли бы ему увидеть, что внутренняя часть Китовой бухты не состоит из барьера, находящегося в плавучем состоянии, что барьер здесь покоится на хорошем, солидном основании, вероятно, в форме мелких островков, шхер или мелей. Отправившись отсюда со своими смелыми товарищами, Шеклтон мог бы раз и навсегда снять с очереди вопрос о Южном полюсе. Но обстоятельства сложились иначе, и завеса не была сорвана, а лишь приподнята!

Я посвятил много времени изучению этого особого образования в барьере и пришел к заключению, что то образование в барьере Росса, которое теперь известно под названием Китовой бухты, на самом деле есть не что иное, как та самая бухта, которую наблюдал сэр Джемс Кларк Росс, конечно, с некоторыми и притом значительными изменения-

ми, но все-таки *та же самая бухта*. Значит, это образование оставалось на одном и том же месте в течение 70 лет, если не считать отколовшихся кусков барьера. Поэтому я решил, что подобное образование не может быть случайным. То, что когда-то на заре времен остановило на этом месте могучий и грозный ледяной поток и образовало постоянную бухту в ледяной кромке, которая в других местах идет почти ровной линией, не было лишь капризом страшной, все низвергающей силы, а чем-то гораздо более солидным, чем-то таким, что было крепче даже твердого льда, а именно – землей! Здесь, в этом месте, ледяной барьер встретил сопротивление и образовал бухту, которую теперь мы называем Китовой. Наши наблюдения во время пребывания здесь подтвердили правильность этой теории. Поэтому я, не задумываясь, решил устроить свою станцию в этой части ледяного барьера.

План береговой партии состоял в том, чтобы немедленно по окончании постройки дома и выгрузке провианта на берег завезти провиант вглубь страны и устроить склады как можно дальше по направлению к югу. Я надеялся завезти к 80° южной широты столько провианта, чтобы мы могли считать эту широту своей настоящей отправной базой для санного похода к полюсу. Позднее мы увидим, что не только эта моя надежда исполнилась целиком, но и была выполнена еще гораздо большая работа. Когда работа по устройству складов закончится, на дворе будет уже стоять зима, и тогда, зная

условия жизни в антарктических областях, мы примем все меры к подобающей встрече самой холодной и, по всей вероятности, самой бурной погоды, какую когда-либо приходилось наблюдать какой-либо полярной экспедиции. Моим намерением было: как только установится зима, а на станции все будет налажено и приведено в полный порядок, сосредоточить все наши силы вокруг одной цели – достижения полюса!

Мне хотелось взять с собой людей, которые были бы особенно привычны к работам на морозе. В еще большей степени важно было найти людей, опытных в управлении собачьими запряжками. Я понимал, какое решающее значение будет это иметь для благополучного исхода дела. Есть свои преимущества и свои недостатки в привлечении опытных людей в такое путешествие, как наше. Преимущества очевидны! Если соединить вместе опыт нескольких людей и с толком им пользоваться, то, конечно, многого можно достигнуть. Опыт одного часто может прийти очень кстати, когда у другого его не хватает. Опыт многих будет взаимно дополнять один другого, что доведет целое до возможного совершенства. Этого-то я и надеялся достигнуть.

Но нет розы без шипов! Если в этом есть свои преимущества, то есть и свои недостатки. Недостаток для данного случая таков: тому или иному может взбрести в голову, что у него столь большой опыт, что всякое иное, а не его, «опытного человека», мнение вообще не имеет цены. Жаль, конеч-

но, если опытность приводит к подобным выводам, однако, действуя терпеливо и разумно, можно свести это явление на нет. Во всяком случае преимущества столь велики и полновесны, что я решил взять с собой как можно больше опытных людей. По моему плану, зима должна была быть целиком использована на работы по нашему снаряжению, которое требовалось довести до возможного совершенства. Кроме того, часть времени нужно было посвятить заготовке такого количества тюленей, чтобы мы могли иметь на все время запас свежего мяса как для себя самих, так и для наших собак. Худший враг полярных экспедиций – цинга – не должен был к нам проникнуть, чего бы это ни стоило, и ради этого я намеревался ежедневно кормить всех свежей пищей. Выполнить это было легко, потому что все без исключения предпочитали консервам тюленьё мясо. К весне я надеялся быть вместе со всеми своими товарищами вполне здоровым, бодрым и готовым в путь с полным снаряжением.

По плану, мы должны были покинуть станцию весной как можно раньше. Если уж мы пускались в погоню за этим рекордом, то должны были во что бы то ни стало оказаться первыми на месте. Для этого должно было быть сделано все. С того самого момента, когда мой план был задуман, я решил, что наш курс из Китовой бухты должен быть проложен прямо на юг, и лучше всего по одному и тому же меридиану до самого полюса. Таким образом, мы должны были пройти через совершенно неизвестные области и, кроме побития ре-

корда, достигнуть еще и других результатов.

Я был чрезвычайно удивлен, узнав позднее, что нашлись люди, которые серьезно думали, будто мы от Китовой бухты проложим курс на ледник Бердмора – путем Шеклтона – и направимся этим путем на юг. Позвольте мне немедленно заметить, что при составлении плана эта мысль ни разу не приходила мне в голову! Скотт объявил, что он пойдет путем Шеклтона, и это сразу решало вопрос. За наше долгое пребывание на станции «Фрамхейм» никто из нас ни разу не сделал ни единого намека на такую возможность. Без всякого обсуждения путь Скотта был признан неприкосновенным.

Нет, наш путь на юг был избран, и местность должна была бы быть совершенно непроходимой, чтобы помешать нам достигнуть плато! План состоял в том, чтобы идти на юг и не отступать от меридиана, если только совершенно непреодолимые препятствия не принудят нас к этому. Я предвидел, что найдутся люди, которые набросятся на меня с обвинением в «грязном соревновании» и т. п., и тень правды была бы в их обвинениях, если бы мы действительно думали идти по пути Скотта. Но нам это не приходило в голову ни на одну минуту! Наш отправной пункт был удален от зимней стоянки Скотта в проливе Мак-Мурдо на 350 миль, или почти на 650 километров, поэтому не могло быть и речи о каком-либо вторжении в его область. Впрочем, профессор Нансен ясно и убедительно раз навсегда положил конец всем этим бредням, поэтому я не буду больше останавливаться на этом.

План, описанный здесь, был разработан мною дома в Буннефьорде, возле Кристиании, в сентябре 1909 года, и – как он составлен, в таком виде до малейших подробностей и был приведен в исполнение.

Что мои расчеты относительно времени были не так уж неправильны, свидетельствует заключительная фраза моего плана: «Таким образом, последние вернутся из похода к полюсу 25 января». 25 января 1912 года мы подъезжали к «Фрамхейму», благополучно совершив поход к полюсу.

Расчеты совпали не только в этот единственный раз. Капитан Нильсен оказался в этом отношении совершенным волшебником. Если я довольствовался определением чисел, то он определял время с точностью до часа. Он рассчитал, что мы дойдем до барьера 15 января 1911 года. От Норвегии барьер расположен на расстоянии 16 тысяч миль, или около 30 тысяч километров. Мы дошли до барьера 14 января – за день до назначенного срока.

Ничего нельзя возразить против такого расчета!

На основании постановления стуртинга<sup>3</sup> от 9 февраля 1909 года, «Фрам» был предоставлен для нужд экспедиции. Одновременно были отпущены 75 тысяч крон на его ремонт и оборудование.

Провиант был выбран с величайшим старанием и заботливейшим образом упакован. Вся бакалея была запаяна в жестяные банки и затем уложена в крепкие деревянные ящи-

---

<sup>3</sup> Парламента. – *Примеч. перев.*

ки. Чрезвычайно большое значение для полярной экспедиции имеет упаковка консервированных продуктов. Этой части пищевого запаса должно быть уделено совершенно особое внимание. Неосторожное обращение, беспечное отношение фабрики при изготовлении консервов ведет обычно к появлению цинги. Весьма интересно отметить, что за четыре норвежских полярных экспедиции – три плавания «Фрама» и плавание на «Йоа» – не было ни одного случая цинги! Это служит лучшим доказательством того, что эти экспедиции были заботливо и тщательно снаряжены.

За это мы все должны горячо благодарить прежде всего профессора Софуса Турупа. Он всегда являлся контрольной инстанцией в вопросах снабжения провиантом. Так было и на сей раз.

Фабрики, доставлявшие консервы, тоже достойны всякой похвалы. Экспедиция многим обязана их превосходной, добросовестной работе. В данном случае снабжение было поручено одной фабрике в Ставангере, которая кроме всего того, что она сдала нам по заказу, еще с редкой щедростью предоставила в распоряжение экспедиции товаров на сумму 2 тысячи крон. Другая часть необходимых консервов была заказана одной фирме в Моссе. Управляющий этой фирмой одновременно взялся приготовить необходимое количество пеммикана для людей и животных. С этой задачей он справился так, что я не могу найти достаточных слов для похвалы. Благодаря всем этим отменным товарам и люди и живот-

ные во время полярного путешествия всегда отличались прекрасным здоровьем. Пеммикан, взятый нами с собой, существенно отличался от того, которым пользовались прежние экспедиции. Раньше пеммикан содержал в себе только нужную смесь сухого размолотого мяса и жира; в нашем, кроме мяса и жира, были еще овощи и овсяная крупа – добавление, которое в высшей степени улучшает вкус пищи, а кроме того, насколько мы могли судить, облегчает переваривание ее.

Этот сорт пеммикана впервые был предложен для армии. Предполагалось, что он заменит собой «резервный рацион». Пробы с ним еще продолжались, когда уходила наша экспедиция. Надеюсь, они оказались вполне удовлетворительными. Нельзя изготовить другой, более сытной и более питательной пищи, лучшего и более вкусного блюда!

Столь же важной, как заготовка пеммикана для нас самих, была и заготовка пеммикана для собак. Ведь собаки так же подвержены заболеваниям цингой, как и мы, люди. Поэтому такого же внимания заслуживает приготовление и этого продукта. Мы получили из Мосса два сорта пеммикана – рыбный и мясной. Оба сорта, кроме сушеной рыбы и жира, содержат также известный процент молочной муки и муки из рыбных отходов. И тот и другой сорт одинаково хороши, и собаки все время были в отличнейшем состоянии. Пеммикан был разделен на порции в полкило и в таком виде мог сразу же даваться собакам. Но, прежде чем начать пользоваться этим пеммиканом, мы должны были еще про-

делать пятимесячное путешествие. Для этой части нашего путешествия мне нужно было запастись доброкачественной сушеной рыбой. Я получил ее через комиссионера экспедиции в Тромсё, кандидата фармации Фрица Цаппфе. Две известные рыботорговые фирмы поставили в мое распоряжение большое количество самой хорошей сушеной рыбы. Благодаря этой великолепной рыбе и нескольким бочкам жира нам удалось доставить собак на место в наилучшем состоянии.

Самым важным при снаряжении было найти хороших собак. Как я уже говорил, я должен был действовать уверенно, быстро и без промедления, чтобы с успехом привести все в порядок. На следующий же день после принятия мною решения я уже был на пути в Копенгаген, где как раз в это время находились два инспектора гренландской администрации. Я с ними договорился, и они взялись доставить мне к 1 июля 1910 года в Норвегию 100 самых лучших гренландских собак. Таким образом, «собачий» вопрос был разрешен, так как выбор собак находился в опытных руках.

Прежде чем рассказывать дальше о своем снаряжении, я остановлюсь еще немного на собаках. Без сомнения, самая большая разница между моим снаряжением и снаряжением Скотта заключалась в выборе упряжных животных. Мы уже раньше слышали, что Скотт, опираясь на свой собственный опыт и опыт Шеклтона, пришел к тому заключению, что на ледяном барьере маньчжурские пони предпочтительнее со-

бак. Я едва ли не единственный из всех тех, кто знаком с эскимосскими собаками, призадумался, когда впервые эта мысль была высказана. Когда же я позднее прочел различные описания и составил себе точное представление о местности и состоянии наста, то удивление мое еще более возросло! Хотя я никогда не видел этой части антарктических областей, однако мое мнение шло как раз вразрез с мнением Шеклтона и Скотта. Если судить по их же собственным описаниям, то как условия местности, так и состояние наста совершенно идеальны для езды на эскимосских собаках. Если Пири совершил рекордное путешествие по северным льдам на собаках, то, конечно, при тех же отличных средствах можно было легко побить рекорд Пири на прекрасной ровной поверхности ледяного барьера! В основе суждения англичан о пользе эскимосских собак в полярных областях, вероятно, кроется какое-то недоразумение. Не происходило ли это оттого, что, может быть, хозяин не понимал своей собаки? А может быть, собака не понимала своего хозяина? Прежде всего нужно установить надлежащие отношения. Собака должна знать, что она во что бы то ни стало обязана повиноваться. Хозяин должен уметь внушать к себе уважение.

Я убежден, что на длинных дистанциях собаки предпочтительнее всяких других упряжных животных, если только сразу же установить надлежащую субординацию.

Другое, и еще более важное основание для пользования собакой заключается в том, что этому небольшому созданию

гораздо легче перебираться через множество хрупких снежных мостов, которых нельзя избежать на барьере и на растрескавшихся ледниках. Если собака и провалится, то никакого несчастья не случится. Берешь ее за ошейник, дернешь хорошенько кверху, и она опять на поверхности! Другое дело пони. Это относительно большое и тяжелое животное проваливается, конечно, гораздо легче, а случись такое несчастье, и вытащить животное на поверхность будет трудной и долгой работой, – и то если постромки не оборвались и пони не лежит на дне трещины в тысячу футов глубиной!..

И еще одно, сразу бросающееся в глаза преимущество: собаку можно кормить собакой же! Можно постепенно уменьшать количество собак, убивать худших и кормить ими отборных. Таким образом, им обеспечивается свежая пища. Всю дорогу наши собаки получали собачье мясо и пеммикан, поэтому работали они блестяще.

А если и нам самим хотелось съесть кусок свежего мяса, то мы могли вырезать нежное филе. Нам оно казалось таким же вкусным, как и нежнейшая говядина. Собаки не имели ничего против этого. Им бы только получить свою порцию, а из какого места на теле их товарища она вырезана, это им безразлично! Единственное, что оставалось после такой собачьей закуски, – это зубы жертвы. А если день выдавался очень тяжелый, то не оставалось даже и зубов!

Если же сделать один только шаг от ледяного барьера к плато, то тут, пожалуй, совершенно придется отказаться

от всякого сомнения в предпочтительности собак. Собак не только можно с легкостью вести по могучим ледникам, лежащим на пути к плато, но и пользоваться собачьей тягой всю дорогу. Наоборот, пони приходится оставлять у подножия ледника, а затем самим людям наслаждаться сомнительным удовольствием при выполнении роли пони. Насколько я понял Шеклтона, не может быть и речи о том, чтобы втащить пони на обрывистые и потрескавшиеся ледники. Должно быть чрезвычайно трудно добровольно отказаться от услуг упряжных животных, когда пройдена только четвертая часть всего пути. Я, со своей стороны, предпочитаю пользоваться «службой тяги» все время.

С первой же минуты я увидел и понял, что самой опасной частью нашего путешествия будет путь от Норвегии до ледяного барьера. Если бы только нам удалось достигнуть барьера, сохранив собак в хорошем состоянии, то мы сможем спокойно взглянуть будущему в глаза. К счастью, и все мои товарищи смотрели на вещи точно так же, поэтому благодаря совместной усердной работе нам удалось не только благополучно доставить собак к месту нашей работы, но и высадить их там в гораздо лучшем состоянии, чем мы их получили. Кроме того, число их значительно возросло за дорогу, что тоже служит доказательством их процветания. Для защиты собак от сырости и жары мы устроили для них на три дюйма выше постоянной палубы настил из строганых досок. Благодаря этой добавочной палубе мы достигли того, что брызги

морской воды и дождь сбегали по палубе под собаками. Таким образом мы спасали собак от той воды, которая неизбежно постоянно переливается по палубе сильно нагруженного судна, идущего на пути к Южному Ледовитому океану. Под тропиками же эта палуба служила двойную службу. Она всегда создавала несколько охлажденную поверхность, так как между обеими палубами проходил свежий, прохладный поток воздуха. Главная палуба, черная и просмоленная, была бы для собак невыносимо жаркой. Настил же из досок лежал выше и все время оставался относительно белым. Кроме того, мы везли с собой тент, главным образом для собак. Этот тент можно было натягивать над всем судном и постоянно защищать животных от палящих солнечных лучей.

Мне до сих пор смешно, когда я вспоминаю о сострада-тельных голосах, раздававшихся то там, то сям, иногда даже и на страницах газет, об истязании животных на «Фраме». Все это, по всей вероятности, исходило от мягкосердечных людей, держащих у себя дома цепных собак.

Наряду с нашими четвероногими друзьями был у нас и двуногий друг, не столько для серьезной работы в полярных областях, сколько для приятного развлечения по пути. Это была наша канарейка Фритьоф. Фритьоф был одним из многочисленных подарков, поднесенных экспедиции, и притом приятным. Он сейчас же начал петь, как только его принесли на судно, и пел не переставая во время обоих кругосветных плаваний в этих самых негостеприимных водах земного ша-

ра. Несомненно, наш певец поставил рекорд полярного путешественника среди своих собратьев.

Позднее у нас собралось более значительное общество из представителей разных семейств: свиньи, куры, овцы, кошки и... крысы. Да, к сожалению, мы сильно чувствовали присутствие у себя на судне крыс, этих отвратительнейших созданий и худших вредителей. Но мы объявили им войну, и, прежде чем «Фрам» отправится в новое плавание, они должны будут исчезнуть. Мы заполучили крыс в Буэнос-Айресе, и приличнее всего схоронить их там же – на родине.

Экспедиция должна была считаться с весьма ограниченными средствами, а потому, расходуя деньги, мне приходилось выворачиваться наизнанку. Снабжение одеждой – важная статья в полярном путешествии, и я считаю необходимым, чтобы экспедиция снабжала своих участников настоящей полярной одеждой. Если предоставить каждому в отдельности эту часть снаряжения, то боюсь, что еще до конца путешествия оно придет в плохое состояние. Должен сознаться, что для меня такой порядок был бы соблазнительнее. Обошлось бы гораздо дешевле, если бы я указал каждому, что он должен принести с собой из одежды по требованию экспедиции. Но тогда я был бы лишен возможности самому контролировать качество одежды в той мере, как мне этого хотелось бы.

Наше полярное снаряжение не поражало своим великолепным внешним видом, но зато было теплым и крепким.

Мы присоседились к Хортенскому котлу, а вернее, к складам в Хортене<sup>4</sup>, которые и снабдили нас массой великолепных вещей. Я сердечно благодарен тамошнему интендантскому начальнику, который всегда любезно шел мне навстречу каждый раз, когда я совершал на него свой «набег». Через него я получил около 200 шерстяных одеял. Пожалуйста, не представляйте себе сейчас же застланные постели, какие можно видеть в витринах мебельных магазинов! Толстые, легкие белые шерстяные одеяла играют тут выдающуюся роль – изящные шерстяные одеяла, которые, несмотря на свою толщину, готовы улететь по воздуху: так они легки и нежны. Не такие одеяла дал нам капитан Педерсен. С такими одеялами мы даже не знали бы, что нам и делать! Одеяла, выданные нам интендантством, были совсем иного сорта. Цвет?.. Хм, да, я назову его скорее всего неопределенным. Они не производили впечатления, что сейчас же взвуются вверх, если их выпустить из рук. Нет, даю вам слово, они придерживались земли! Они были спрессованы, сваляны в толстую твердую массу. Еще на заре времен ими укрывались на море наши храбрые воины, и нет ничего невероятного, что некоторые из этих одеял могли бы порассказать ужасные истории из времен Турденшёльда<sup>5</sup>. Вступив во владение этим сокровищем, я прежде всего отдал его в покрас-

---

<sup>4</sup> Хортен – база норвежского военного флота. – *Примеч. перев.*

<sup>5</sup> Турденшёльд – знаменитый норвежский адмирал начала XVIII в. – *Примеч. перев.*

ку. Одежда стала неузнаваема, когда я получил их обратно окрашенными в ультрамариновый цвет или как он там еще называется! Превращение было полным. Все следы военных историй исчезли.

Я намеревался сшить из этих 200 одеял полярную одежду. И немного призадумался, как все это устроить? Было бы не совсем политично сейчас же рассказать портному о происхождении моего товара. Я был совершенно уверен, что ни один портной в мире не возьмется шить платье из старых одеял. Надо было придумать какую-нибудь хитрость. Я навел справки об одном хорошем, искусном в своем ремесле человеке и попросил его прийти ко мне. Моя контора буквально имела вид склада шерстяных материй, всюду были навалены горы одеял. Приходит портной. «Это и есть материя?» – «Да, это материя. Только что доставлена из-за границы. Чертовская удача! Случайная партия образцов по дешевой цене». Я принял самый невинный и равнодушный вид. Вижу – портной искоса поглядывает на меня. По-видимому, он нашел, что образцы несколько великоваты. «Плотная ткань, – сказал он, поднося материю к свету. – Готов поклясться, что она сваляна». У меня чесался язык сказать, что сам он свалял дурака; однако серьезность положения удержала меня от этого. Мы внимательно рассматривали «образцы» и считали их. Это была долгая и скучная работа, и я обрадовался, увидев, что мы приближаемся к концу. В углу оставалось еще несколько штук. Мы дошли до 193-й, поэтому в куче

оставалось уже немного. Я был чем-то занят на другом конце комнаты, и портной рассматривал остававшиеся одеяла один. Только что я собирался поздравить себя, по-видимому, со счастливым результатом утренней работы, как вдруг был возвращен к действительности возгласом человека, рывшегося в углу. Это был боевой рев разъяренного быка! Увы и ах! Портной стоял в ультрамариновой рамке и размахивал над головой шерстяным одеялом, цвет шанжан которого не оставлял никакого сомнения в истинном происхождении товара, «только что пришедшего из-за границы»! Портной удалился, смерив меня уничтожающим взором, а я погрузился в мрачное отчаяние. Я не встречал этого портного больше никогда. Дело в том, что в спешке я забыл о присланном мне капитаном Педерсеном образце одеяла. И оно-то и вызвало катастрофу!

Однако мне все-таки удалось добиться того, что работа была выполнена, и, конечно, ни у одной экспедиции не было одежды крепче и теплее. На судне ее высоко ценили.

Я счел также необходимым обеспечить каждого участника экспедиции хорошей непромокаемой одеждой и в особенности хорошими морскими сапогами. Поэтому сапоги каждому были сшиты по мерке и из самого лучшего материала. Я заказал их той фирме, которую всегда считал лучшей в ее отрасли. Поэтому кто может описать наше горе, когда в один прекрасный день мы, собираясь надеть свои великолепные морские сапога, сделали открытие, что большинство

из них никуда не годится! Некоторые могли плясать в своих сапогах, не отрывая их от земли. Другие, прилагая всю силу и энергию, не могли просунуть ногу через узкое отверстие, чтобы попасть наконец в рай. Голенище было настолько узко, что самая изящная ножка не пролезла бы в него. Зато внизу сапог был так велик, что в нем свободно могло поместиться вдвое больше того, что мог предъявить владелец ноги! Весьма немногие из нас смогли носить свои сапоги. Мы попытались было прибегнуть к старому средству – обмену. Но из этого ничего не вышло. Сапоги были сшиты, видимо, не для обитателей нашей планеты. Но моряки всегда остаются моряками, в какую бы часть света их ни перенести: их трудно припереть к стенке. Многим было известно выражение, что одна пара сапог по ноге лучше, чем десять пар, которых нельзя надеть, а потому мы взяли с собой свои собственные. И благодаря этому вышли из затруднения.

Из нижнего белья мы взяли на каждого по три пары вязанного для ношения в теплых широтах. Эта часть снаряжения была предоставлена каждому в отдельности. Ведь у большинства моряков найдется несколько старых рубашек, а большего и не требовалось для перехода через тропики. Для холодных же областей было заготовлено по две пары особо толстого нижнего шерстяного белья ручной работы, две толстые, ручной вязки шерстяные фуфайки, шесть пар вязаных чулок, исландские и более легкие нижние фуфайки, носки и чулки работы заключенных исправительного дома.

Кроме того, мы получили массу разного снаряжения из военных складов. Оттуда мы получили верхнее платье для теплой и холодной погоды, нижнее белье, сапоги, башмаки, плотную одежду, непроницаемую для ветра, и всякую другую одежду.

Чтобы завершить описание нашего личного снаряжения, упомяну о том, что каждый получил еще гренландскую одежду из тюленьего меха. Затем идут вещи вроде штопки, ниток, иголок всевозможных фасонов, пуговиц, ножниц, тесемок узких и широких, белых и черных, синих и красных. Смею утверждать, что ничего не было забыто! Мы были все-сторонне и хорошо снабжены по всем статьям.

Другой стороной снаряжения, требующей внимания, является оборудование помещения, в котором приходится жить во время путешествия, как, например, салонов и кают. Много значит, когда живешь в приятной обстановке. Я, например, могу сделать вдвое больше, когда вокруг меня порядок и уют. Салоны на «Фраме» были устроены очень красиво и стильно. Хортенские дамы подарили нам много красивых вещей для украшения жилых помещений, и их, конечно, порадует, что наши салоны приводили в восторг всех, куда бы мы ни заходили. «Неужели мы на полярном судне? – спрашивали нас некоторые. – Мы ожидали увидеть здесь только деревянные скамейки и голые стены». Говорилось даже что-то о «будуарах» и тому подобном. Кроме прекрасных вышивок, стены были украшены замечательнейшими фотографи-

ями. Подарившие их, наверное, порадовались бы, услышав все те хвалебные речи, которые высказывались насчет этих великолепных произведений во время нашего плавания.

Оборудованием кают каждый мог заниматься по-своему. Каждый из нас мог перенести в свой небольшой уголок частицу своей домашней обстановки. Коечное белье было изготовлено в мастерских морского ведомства в Хортене. Работа эта была выполнена на славу, как и вообще все, что было получено нами отсюда. За прекрасные коечные одеяла, которые так часто радовали нас и согревали после холодного дня, мы должны принести свою благодарность жертвователю. Они были присланы одной суконной фабрикой в Тронхейме.

Я должен упомянуть и о снабжении нас бумагой. По этой части мы были снабжены так, что лучше и быть не может: прекраснейшая почтовая бумага с изображением «Фрама» и с названием экспедиции; писчая бумага большого и малого формата, узкая и широкая, в старинном стиле и в новом. У нас был такой запас перьев, ручек и карандашей, черных и цветных, резинок, туши, чернил и чернильного порошка, кнопок и разных необыкновенных закрепок, белого и красного мела, гуммиарабика и всяких резиновых изделий, календарей и альманахов, судовых журналов и дневников, блокнотов, дневников для санных поездов и еще массы всяких иных вещей той же отрасли промышленности, что мы и сейчас еще можем совершить много кругосветных пу-

тешествий, прежде чем окончательно израсходуем все. Всем этим мы обязаны одной фирме, которая прислала нам этот подарок; каждый раз, когда я посылал письмо или заносил в дневник заметку, я мысленно благодарил эту фирму.

От одного из самых больших магазинов Кристиании мы получили в дар кухонную и столовую посуду – все первосортное и доставленное в прекрасном состоянии. Все чашки, тарелки, ножи, вилки, ложки, чайники, стаканы и т. п. были помечены именем судна.

Мы везли с собой чрезвычайно богатую библиотеку. Книги в подарок стекались к нам целыми массами. Я полагаю, что в настоящее время в библиотеке «Фрама» насчитывается до 3 тысяч книг.

Для развлечения у нас было много различных игр. Одна из них была любимейшим нашим развлечением в свободные вечера, проведенные нами на юге. Карт было взято несколько дюжин игр, и многие из них уже изрядно потрепались. Однако, мне думается, что лучшим нашим другом был граммофон с большим количеством пластинок. Из музыкальных инструментов у нас были: пианино, скрипка, флейта, мандолина, губная гармоника; не была забыта и гармония. Все музыкальные магазины наслали нам нот, так что мы могли заниматься музыкой сколько нашей душе угодно.

Рождественские подарки стекались к нам целыми потоками; я думаю, их было получено штук пятьсот. Мы взяли с собой елки, елочные украшения и всякую всячину для празд-

нования Рождества – все это было прислано нам друзьями и знакомыми. Да, все отнеслись к нам чрезвычайно внимательно! Смею уверить наших милых друзей, что все их подарки высоко ценились во время нашего путешествия и будут всегда цениться.

Мы были хорошо снабжены винами и спиртными напитками благодаря одной из самых крупных фирм в Кристиани. Выпить изредка стакан вина или добрую рюмку водки любили у нас на судне все без исключения. Вопрос об алкоголе в полярных путешествиях обсуждался часто. Лично я считаю алкоголь, употребляемый умеренно, лекарством в полярных странах – конечно, я имею в виду пребывание на зимовке. Другое дело во время санных путешествий. Все мы по опыту знаем, что тут алкоголь должен быть изгнан. Не потому, что рюмка водки может повредить, а из соображений места и веса. Во время санного путешествия всегда важно быть как можно больше налегке и брать с собой только самое необходимое. А алкоголь я не отношу к категории самого необходимого. Впрочем, мы пользовались алкоголем не только на зимовке, но также и во время долгого, однообразного плавания по бурным холодным пространствам. Очень часто добрая рюмка водки действует чрезвычайно благотворно, когда ты, промокший и замерзший, спускаешься в свою каюту и ложишься спать после тяжелой работы на пронизывающем ветру. Пожалуй, трезвенник сморщит нос и спросит: а разве не такая же польза будет от чаш-

ки хорошего горячего кофе? Я, со своей стороны, считаю, что то количество кофе, которое человек воьет в себя при подобных обстоятельствах, во много раз вреднее какой-нибудь рюмки водки. А какую огромную роль в таком путешествии играет выпитый в компании стаканчик виски или стакан вина! Двое не поладивших между собой на неделе быстро опять приходят к полному примирению от освежающего аромата рома. Старое забыто, и снова начинается дружная совместная работа. Отнимите алкоголь от этих дружеских сборищ, и вы скоро увидите разницу. «Печально, – могут сказать, – что человеку обязательно нужен алкоголь, чтобы прийти в хорошее настроение». Ну что ж – я вполне с этим согласен. Но раз уж мы таковы, то приходится извлекать из этого как можно больше пользы. По-видимому, цивилизованному человеку нужны возбуждающие напитки; в таком случае надо как-то устраиваться.

Я – за стакан виски! Пусть кто хочет ест печенье и вливает в себя кофе. Следствием такого угощения часто бывает кардиальгия<sup>6</sup> и прочая дрянь. Небольшой же стакан виски никому не вредит!

Расход спиртных напитков во время третьего путешествия «Фрама» был таков: 1 рюмка и еще 15 капель в среду и в воскресенье к обеду и стакан виски в субботу вечером. Каждый праздничный день полагалась добавка.

Табак и сигарами мы тоже были хорошо снабжены раз-

---

<sup>6</sup> Сердечное заболевание. – *Примеч. перев.*

личными фирмами, как норвежскими, так и иностранными. У нас было столько ящиков, что каждую субботу вечером и в воскресенье днем можно было выдавать каждому по сигаре.

Две фабрики в Кристиании прислали нам прекраснейших конфет и монпасье, а также и одна иностранная фирма «Гала-Петер»; поэтому часто можно было видеть полярных путешественников с куском шоколада или конфеткой. Владелец одной фирмы из Драммена снабдил нас в изобилии разным фруктовым соком. Если бы знал этот щедрый жертвователь, сколько раз мы благословляли его за чудесный подарок, сердце его возрадовалось бы! Возвращаясь с полюса домой, мы радовались, что с каждым днем подходим все ближе к нашим запасам фруктового сока.

От трех разных фирм в Кристиании мы получили все, что нам было нужно по части сыра, печенья, чая, сахара и кофе. Последний был упакован так хорошо, что хотя он был и жареный, но оставался все таким же свежим и вкусным, как в тот день, когда был зажарен. Один купец прислал нам запас мыла на пять лет, а мыла нужно было немало даже и во время полярного путешествия. Другой позаботился об уходе за кожей, волосами и зубами, и если у нас сейчас не нежная кожа, не пышная растительность на голове и не жемчужные зубы, то не его в том вина! Нас он снабдил чрезвычайно богато.

Важной статьей снаряжения являются медикаменты. Два доктора были моими советниками в этом вопросе. Поэтому у нас было все. К сожалению, среди участников экспеди-

ции не было врача, поэтому всю ответственность мне пришлось взять на себя. Лейтенант Ертсен, у которого были выдающиеся способности рвать зубы и вправлять кости, прошел молниеносный курс обучения в зубной клинике и госпитале. «Если человек захочет, он многому может выучиться даже в короткий срок» – это вполне оправдалось на примере лейтенанта. С удивительной быстротой и большой уверенностью лейтенант Ертсен разбирался в самых сложных случаях. Всегда ли с пользой для пациента, это другой вопрос, который я оставляю без ответа! Зубы он рвал с ловкостью, чрезвычайно напомилавшей фокусника.

Раз – и он показывает пустые щипцы, два – и в этих щипцах уже сидит большой коренной зуб. Судя по воплям во время операции, последняя, по-видимому, проходила не совсем безболезненно!

Одна спичечная фабрика снабдила нас всем необходимым количеством спичек. Они были так добросовестно упакованы, что можно было, пожалуй, всю дорогу тащить их за собой по морю, и все же, дойдя до места, мы нашли бы спички совершенно сухими. Патронов и взрывчатых веществ у нас было огромное количество. А так как трюм «Фрама» был полон керосина, то у нас на «Фраме» был довольно опасный груз. Поэтому мы ввели самые строгие противопожарные правила. Во всех каютах и вообще во всех подходящих местах были поставлены огнетушители. На палубе всегда была в готовности помпа со шлангом.

Не были забыты и необходимые ледовые инструменты, как, например, ледовые пилы от 2 до 6 метров длиной, ледовые ломы и ледовые буры.

Научных инструментов был взят целый набор. Профессора Нансен и Хеллан Хансен посвятили много часов нашему океанографическому оборудованию. Поэтому и эта статья снаряжения была образцовой. Кроме того, как Преструд, так и Ертсен прошли необходимую подготовку по океанографии у Хеллана Хансена на биологической станции в Бергене. Я сам тоже провел там лето и прослушал один из курсов по океанографии. Хеллан Хансен – прекрасный учитель. К сожалению, не могу утверждать, что я был столь же блестящим учеником.

Профессор Мун снабдил нас полным метеорологическим оборудованием. Из инструментов, бывших на «Фраме», назову маятник, прекрасный астрономический теодолит и замечательный секстан. Лейтенант Преструд обучался применению маятника у профессора Шейца, а обращению с астрономическим теодолитом у профессора Гэльмюйдена. Кроме того, у нас было несколько секстанов и искусственных горизонтов, как зеркальных, так и ртутных. Бинокли у нас были всех видов, от самых больших до самых маленьких.

До сих пор я описывал крупные статьи общего снаряжения, а теперь перейду к специальному снаряжению зимовочной партии. Дом, который мы везли с собой, строился у меня в Буннефьорде, поэтому я все время мог следить за ра-

ботой, по мере того как шла постройка. Его строили братья Ханс и Йёрген Стубберуд, и обоим братьям принадлежит честь выполнения всей работы, в целом являющейся великолепным произведением. Весь материал оказался замечательным. Дом имел в длину 8 метров и в ширину 4 метра. От пола до конька он был около 4 метров высоты. Он был построен, как обыкновенный дом, с двухскатной крышей и с двумя комнатами. Одна из них была длиной 6 метров; здесь должны были быть наша спальня, столовая и гостиная. Другая комната была длиной 2 метра. Здесь помещалась кухня, где орудовал Линдстрем. Из кухни двойной люк вел на чердак, где предполагалось поместить часть провианта и снаряжения. Стены были сделаны из трехдюймовых досок с воздушной изоляцией. Внутри и снаружи была обшивка с воздушной изоляцией между обшивкой и досками стены. Для изоляции употреблялась целлюлоза. Пол и потолок между жилыми комнатами и чердаком были двойные, но наружная крыша – ординарная. Двери, необычайно толстые и прочные, были сфальцованы клином, поэтому они запирались хорошо и плотно. В доме было два окна, одно – тройное – в узкой стене комнаты, другое – двойное – на кухне. Для кровли мы взяли толь, а полы покрыли линолеумом. В комнате было два вытяжных ящика – один для выхода испорченного воздуха, а другой для доступа свежего. По стенам в два этажа шли койки для десяти человек: шесть по одной стене и четыре по другой. Если упомяну еще стол, табурет для каждого и лам-

пу «Люкс», то это и будет полной обстановкой комнаты.

На кухне плита занимала половину помещения, а шкаф и полки – другую половину. Дом был несколько раз просмолен, и все его части тщательно перемечены, чтобы его легко можно было составить. Для прикрепления дома к грунту, чтобы антарктические бури не снесли его, я велел ввинтить крепкие рымы в каждом конце конькового бревна и четыре на угловых бревнах. Мы взяли с собой шесть крепких метровых рымов, намереваясь загнать их в барьер. Между этими болтами и болтами на доме мы собирались натянуть крепкие стальные тросы, которые натягивались при помощи затяжных муфт. Кроме того, у нас были взяты запасные цепи, которые можно было протягивать через крышу с обеих сторон, если бы бури были слишком свирепы. Оба вентилятора и колпак над трубой прочно укреплялись снаружи крепкими оттяжками.

Как видите, были приняты все меры, чтобы сделать дом уютным и теплым и укрепить его на земле. Мы взяли также с собой на судно массу отдельных планок и досок.

Кроме дома было взято пятнадцать шестнадцатиместных палаток. Десять из них были старые, но хорошие. Их нам выдало морское интендантство. Пять остальных были новые и куплены у военных складов. Предполагалось пользоваться палатками в качестве временных помещений. Они были легки и быстро ставились, а кроме того – были крепки и теплы. К пяти новым палаткам Рёнке по пути на юг поставил новые

днища из крепкого толстого брезента.

Все ящики с провиантом, предназначавшиеся для зимовки, были маркированы и сложены отдельно в особом трюме, так что их сразу можно было выбросить на лед.

У нас было десять саней работы одного спортивного магазина в Кристиании. Они были сделаны по образцу старых саней Нансена, но несколько шире. Длинной они были 4 метра. Полозья у них были из лучшего сорта американского хикори<sup>7</sup> со стальной обшивкой. Остальные части из хорошего, упругого норвежского ясеня. У каждой саней была пара запасных полозьев, которые при помощи подкладки можно было легко надевать и столь же легко снимать, когда они были не нужны. Стальная обшивка полозьев была хорошо покрашена суриком, а запасные полозья – дегтем. Эти сани были сделаны чрезвычайно крепкими и могли выносить какую угодно работу на какой угодно поверхности. Тогда я еще не знал так хорошо условий, существующих на барьере, как изучил их позднее. Конечно, эти сани были очень тяжелы.

Лыж мы взяли с собой двадцать пар, все из самого лучшего хикори. Они были 2S метра длины и относительно узки. Я выбрал такие длинные, имея в виду большое количество трещин в ледниках, через которые нам придется переходить. Ведь чем на большую поверхность распределяется вес, тем больше шансов перейти благополучно по снежным мостам. К лыжам полагалось сорок лыжных палок из бамбука с эбо-

---

<sup>7</sup> Хикори – особый сорт субтропического орешника. – *Примеч. перев.*

нитовыми кружками. Лыжные крепления представляли собою комбинацию креплений Витфельда и Хейер-Эллефсена. Кроме того, у нас была масса отдельных свиных ремней.

Мы взяли с собой шесть палаток на три человека, все они были сшиты в мастерских морского ведомства. Работа не могла быть выполнена лучше; это были самые крепкие и самые практичные палатки из всех когда-либо применявшихся. Они были сшиты из плотнейшей ткани, защищающей от ветра, со сплошным дном. Всего один человек при самом сильном ветре мог поставить такую палатку. Я знаю по опыту, что, чем у палатки меньше шестой, тем легче ее ставить. Это вполне естественно. У наших палаток всего один шест. Как часто приходится читать в описаниях путешествий в полярных странах, что потребовалось столько-то или столько-то времени, часто даже столько-то часов, чтобы поставить палатку. А когда наконец ее удастся поставить, то люди лежат в ней и ждут, что ее каждую минуту повалит ветром. Ни о чем подобном здесь не могло быть и речи. Палатка ставилась в одно мгновение и затем уж стояла при всяком ветре. Мы могли спокойно лежать в спальных мешках, предоставляя буре бушевать.

Патентованная дверь палатки была обычной модели – мешком; теперь она считается единственно применимой в полярных областях.

Патент этот чрезвычайно прост, как и вообще все патенты, годные к чему-нибудь. В палатке вырезывается отвер-

стие нужных размеров. Затем берут мешок, открытый с обоих концов, и один конец его плотно пришивается к краям отверстия в палатке. Ход через второе отверстие мешка и будет единственным входом в палатку. Когда влезают в палатку, то собирают открытый конец мешка и завязывают его как всякий мешок. В палатку со сплошным дном и таким входом не попадет ни единой поршинки снега даже в самый сильный буран.

Провиантные ящики для санного похода были сделаны из очень тонких упругих ясеневых досок. Этот материал вполне оправдал себя. Ящики были 30 сантиметров ширины и 40 сантиметров высоты. У них наверху было сделано только одно маленькое круглое отверстие, закрывающееся алюминиевой крышкой, которая была устроена совсем так, как крышка на молочном бидоне. Большая крышка ослабила бы ящик, а потому я и выбрал такую форму. Не нужно развязывать ящик, чтобы открыть крышку, а в этом очень большое преимущество. Когда угодно можно его открыть. Ящик с большой крышкой, да еще перевязанный веревкой, всегда причиняет много лишних хлопот: ради каждой понадобившейся мелочи приходится развязывать ящик. Не всегда это бывает удобно. Если человек устал и ослабел, то может случиться, что он откладывает на завтра то, что нужно было сделать сегодня. Особенно когда ветрено и холодно. Чем легче и практичнее санное снаряжение, тем скорее человек может заползти на покой в свою палатку. А это имеет немаловаж-

ное значение во время продолжительного путешествия.

Я считаю, что наше снаряжение в отношении одежды было богатым и более полным, чем во всех прежних полярных экспедициях. Можно разделить его на две части: снаряжение для особенно низкой температуры и снаряжение для более умеренной. Никто еще до тех пор не зимовал на ледяном барьере, поэтому мы должны были быть готовы ко всему. Чтобы иметь возможность выносить любой мороз, мы были снабжены богатейшим выбором одежд из оленьего меха. У нас были и чрезвычайно толстые, и средние, и совсем легкие одежды. Понадобилось много времени для того, чтобы изготовить все эти меховые одежды. Прежде всего нужно было купить оленьи шкуры. Об этом позаботился Цаппфе, заготовив их для нас в Тромсё, Карасеке и Каутокейно. Он никогда не жалел труда и старательно искал, пока не доставал того, что требовалось. На этот раз он достал двести пятьдесят штук хороших оленьих шкур, заготовленных финнами, и отправил все в Кристианию. Тут у меня было много хлопот с отысканием человека, который мог бы шить мех. Наконец я нашел его. И вот мы начали шить одежды по образцу одежду эскимосов-нетчилли, вывезенной мною из экспедиции на «Йоа». Шили день и ночь. Толстые и тонкие анораки, толстенные и легкие штаны, зимние чулки и летние чулки. Кроме того, сшили дюжину совсем легких спальных мешков, которыми я предполагал пользоваться как внутренними в больших толстых мешках, если морозы приударят по-

настоящему. Все было готово, но только в самый последний момент. Наружные мешки шились у скорняка Бранда в Бергене и были так великолепны и по своему материалу, и по шитью, что никто на свете не мог бы сшить их лучше. Образцовая работа! Чтобы сберечь эти мешки, мы сделали на них чехлы из легчайшей непроницаемой материи. Они были сделаны значительно длиннее спальных мешков. Их легко было завязывать сверху, как всякий обыкновенный мешок, что предохраняло спальные мешки от проникновения в них снега во время дневных переходов. Таким образом, мы были всегда избавлены от несносного забивавшегося всюду снега. Мы особенно заботились о том, чтобы мешки наши шились из меха самого лучшего сорта, и тщательно следили, чтобы тонкая шкура с брюха вырезалась. Я видел, как спальные мешки, сшитые из отличных оленьих шкур, портились в сравнительно короткий срок оттого, что в них были местами куски тонкой шкуры с брюха. Холод, конечно, легко проникает через этот тонкий мех, и в мешке образуется влага в виде инея от теплоты человеческого тела. Эти куски тонкого меха остаются влажными все время, пока человек находится в мешке, и поэтому в сравнительно короткий срок с них слезает волос. Влажность расползается дальше, как гниение в дереве, и поражает все больше окружающий мех, вследствие чего в один прекрасный день человек оказывается лежащим в облезшем и лысом спальном мешке. Надо быть чрезвычайно осторожным при выборе шкур. Для эко-

номии шкур фабриканты спальных мешков из оленьего меха шьют их обычно ворсом к отверстию мешка. Это выгодно, конечно, потому что больше соответствует форме шкуры. Но это невыгодно для того, кто будет пользоваться мешком. И без того уже трудно забираться в спальный мешок, который шьется так, что в него едва-едва можно влезть. А если еще лезть в мешок против ворса, то попасть в него вдвое труднее. Я велел шить все мешки односторонними, со шнуровкой вокруг шеи. Конечно, это не всем нравилось, о чем я и расскажу потом. Верхняя часть такого толстого спального мешка шилась из более тонкого оленьего меха, чтобы можно было плотнее затягивать его вокруг шеи. Толстый мех нельзя так хорошо стянуть и завязать плотно вокруг шеи, как тонкий.

Наше одеяние для более высокой температуры состояло из плотного шерстяного нижнего белья и костюма, сшитого из непроницаемой для ветра материи барбери. Такое нижнее белье я специально заказал для этого случая, сам следил за изготовлением материала и знал поэтому, что он был из чистой шерсти. Одежда, непроницаемая для ветра, изготовлялась из двух различных сортов материи – барбери и обыкновенной зеленой материи, употребляемой у нас зимой. Для санных путешествий, где нужно экономить на весе и работать в просторной, удобной одежде, я решительно рекомендую барбери. Она необыкновенно легка, крепка и совершенно не пропускает ветра. Для тяжелой работы я предпочитаю зеленую материю. Она тоже хорошо предохраняет от ветра,

но не так легка, более громоздка и менее удобна во время продолжительных переходов. Наша одежда из материи барбери была сшита в виде анорака и штанов, и то и другое очень просторное. Вторая шилась в виде штанов и куртки с капюшоном.

Варежки были у нас самые обыкновенные, какие можно купить в каждом магазине. Других нам не нужно было ни на нашей зимней стоянке, ни поблизости от нее. Поверх варежек мы надевали чехлы из непроницаемой для ветра материи, чтобы варежки не снашиваться слишком быстро. Ведь варежки эти не очень прочны, но зато хороши и теплы. Кроме этих у нас было 10 пар обыкновенных варежек для прогулок – варежек *glace*. Они были куплены в одном перчаточном магазине в Кристиании и буквально не знали износа. Я пользовался своими от «Фрамхейма» до полюса и обратно к дому и потом во время плавания до Тасмании. Подкладка, конечно, разорвалась в некоторых местах, но швы на варежках оставались в таком же виде, как в тот день, когда я купил эти варежки. Если принять во внимание, что я все время шел на лыжах и пользовался двумя палками, то легко понять, что варежки были крепкие. Кроме того, у нас был еще запас перчаток. Странное дело, некоторые из нас находили их очень хорошими, я же сам никогда не мог их носить. У меня просто отмерзали пальцы.

Однако же обувь самое важное из всего! Ведь нога – наиболее уязвимое место, и защитить их труднее всего. За рука-

ми можно следить. Если они замерзли, то сейчас же, похлопав ими, их можно согреть. Не то с ногами. Их обувают поутру, а это занятие настолько кропотливое, что обычно разуваетесь только по вечерам, когда нужно ложиться спать. Значит, в течение дня ног не видно. Надо всецело полагаться на ощущение. Однако ощущение в данном случае может сыграть с вами плохую шутку. Сколько раз случалось, что люди отмораживали себе ноги, даже не зная этого. Знай они это, тогда они никоим образом не дали бы делу зайти так далеко. Объясняется это тем, что ощущение в данном случае – весьма плохой указатель. Ноги теряют чувствительность. Конечно, есть промежуточная стадия, когда холод щиплет пальцы на ногах. Это ощущение пробуют устранить, постукивая ногами. Вот здесь-то и наступает самый критический момент. Момент неустойчивого равновесия. Чаще всего все обходится благополучно; тепло возвращается, то есть снова восстанавливается правильное кровообращение. Но случается иногда, что у некоторых чувствительность пропадает совершенно в тот самый момент, когда они начинают стучать ногами. Надо быть стреляным волком, чтобы понять, что тут случилось. Ведь многие делают вывод, что раз больше нет неприятного жгучего ощущения, значит, все в порядке. И только вечером, рассматривая ногу, обнаруживают по ее особому сальному виду, что она отморожена. Такое происшествие может погубить наилучше подготовленное предприятие, а потому с ногами следует быть до смешного осто-

рожным.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.