

Нансен Фритъф

**Собрание сочинений
Фритъф Нансен**

Том 3

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-1
ББК 84-5
Ф89

Ф89 **Фритъоф Н.**
Собрание сочинений Фритъоф Нансен: Том 3 / Нансен Фритъоф – М.: Книга
по Требованию, 2022. – 480 с.

ISBN 978-5-519-98629-8

ISBN 978-5-519-98629-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

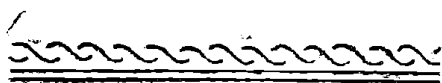
Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Ф Р И Т Ъ О Ф Н А Н С Е Н



ФРАМ^а
В ПОЛЯРНОМ МОРЕ

Часть II

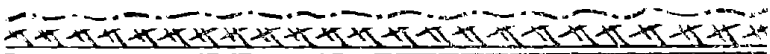


ЛЕНИНГРАД ~ 1940

*Внутреннее и внешнее оформление
художника М. А. Таранова*

*Перевод З. И. Лопухиной
Под редакцией В. Ю. Визе*

НЕУДАЧНОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ В ПУТЬ. СНАРЯЖЕНИЕ



ВТОРНИК, 26 февраля. Наконец, день настал, великий день выступления в путь. Неделю за неделей работали мы над снаряжением, не покладая рук. Собирались мы тронуться еще 20-го, но со дня на день откладывали отъезд: все еще оставалось докончить то одно, то другое или сделать по-лучше. Денно и ночью голова была полна забот: надо захватить еще то-то, да не забыть бы того-то. О, это неустанное напряжение! Ни минуты отдыха, ни на минуту нельзя снять с себя ответственность, дать мыслям волю, помечтать. Нервы натянуты с утра, едва откроешь глаза, и до поздней ночи, когда их сомкнет сон. Как хорошо знакомо мне это со-

стояние! Я испытывал его всякий раз перед тем, как тронуться в путь, когда отступление было уже отрезано.

Последние дни я ложился спать не раньше половины четвертого, половины пятого часа утра. Заботы и хлопоты не ограничивались одними соображениями о том, что нужно взять с собой. Мы покидали корабль экспедиции, я должен был передать командование и всю ответственность другому, и мне предстояло выработать самые точные инструкции остающимся членам экспедиции, не упуская из виду ничего, — ведь и научные наблюдения и всякие исследования и т. п. должны были продолжаться своим чередом.

В последний вечер мы устроили на «Фраме» прощальный ужин. Настроение было необычное: какая-то своеобразная грусть от воспоминаний о прошлом, обо всем, пережитом здесь вместе с товарищами, и бодрящая надежда, вера в будущее. Спать я не ложился до самого утра: надо было оставить письма и последние приветы домашним — на случай чего-нибудь непредвиденного. И еще одно из последних дел — письменная инструкция Свердрупу, которому я передавал командование экспедицией.¹

Теперь, наконец, можно было дать отдых мозгу и задать работу ногам и рукам. Все было готово к выступлению в путь завтра утром. Пятеро товарищей: Свердруп, Скотт-Хансен, Блессинг, Хенриксен и Мугста должны были, взяв с собой нарты и палатку, сопровождать нас часть пути. Вот и утро. Четверо нарт нагружены и увязаны; собаки запряжены. Завтрак на скорую руку, по-

¹ Инструкция эта приводится в конце данного тома, в отчете Свердрупа о дрейфе „Фрама“ после 14 марта 1895 года.

Прим. автора.

походному, запитый мальц-экстрактом, сердечные рукопожатия на прощание, и — мы двинулись в путь. Было ветрено, шел снег. Я прокладывал путь первым нартам, в запряжке которых вожаком была Квик. За нами гуськом следовали остальные нарты под громкие окрики, свист бичей и собачий лай. С кормы «Фрама» загредел салют: выстрел за выстрелом прорезал снежную мятель. Тяжелые нарты подвигались туго, задерживаясь на подъемах, а где подъем был круче — и вовсе застревали. Приходилось тогда всем спешить на помощь, — одному человеку было не справиться. Зато по ровному, гладкому пути нарты неслись быстро, и лыжники едва за ними поспевали. И мне приходилось мчаться во всю мочь, чтобы не запутаться в постромках, если бы собаки моих нарт меня нагнали.

Вдруг в конце поезда кто-то замахал палкой. Это был Мугста, со всех ног бежавший к нам, крича, что у одних нарт сломались три перекладины.¹ Тяжело нагруженные нарты налетели на всем ходу на ледяной бугор, и все три перекладины одна за другою треснули; раскололись также две-три стойки. Не оставалось ничего другого, как вернуться обратно на корабль и починить нарты, заодно сделав их вообще покрепче во избежание повторения таких случаев.

На обратном пути двое нарт столкнулись, и лопнул бамбук в дужке. Стало быть, и дужки саней следовало сделать попрочнее.² Все нарты пришлось разгрузить и

¹ Поперечные брусья, связывавшие вертикальные стойки, укрепленные на полозьях.

² Передки полозьев были скреплены дужкой, сплетенной из трех-четырех бамбуковых палок. К дужке привязываются постромки. *Прим. автора.*

поднять на борт. И вот мы снова проводим вечер на корабле. В сущности, я рад, что авария произошла теперь; двумя-тремя днями позже такой опыт обошелся бы нам дороже. Я решил теперь взять с собой шесть нарт вместо четырех, чтобы на каждые пришлось груза поменьше и их было бы легче приподымать на буграх и неровностях. Кроме того, в защиту от торчащих на пути осколков льда мы приладили под перекладинами во всю длину нарт широкие доски. Тщательная проверка снаряжения до выступления в путь сбережет нам впоследствии много времени, поэтому мы задержимся, по крайней мере, еще до послезавтра. А странно как-то снова очутиться на корабле после того, как уже распрощался со всем и со всеми — навсегда, как казалось. Я прошел на корму; наши пушки совсем занесло снегом. Одна из них при прощальном салюте опрокинулась, другая — откатилась далеко назад. На бизань-мачте все еще развевался, алея среди снежных вихрей, флаг.

Настроение у меня необычно приподнятое, победоносное. Все-таки нарты скользили ведь легко, хотя груза на них было на 100 кило больше, чем первоначально предполагалось (всего в общей сложности мы брали с собой около 1100 кило). И все прилажено было как будто хорошо. Вынужденная задержка на день-другой не беда; установился юго-восточный ветер, который все равно несет нас к северу. Вчера мы находились под $83^{\circ} 47'$, сегодня, вероятно, продвинулись уже за $83^{\circ} 50'$.

В четверг, 28 февраля, мы снова, наконец, тронулись в путь — на этот раз на шести нартах. Нас сопровождали Свердруп, Скотт-Хансен, Блессинг, Хенриксен и Мугста. Некоторую часть пути провожали нас и другие товарищи, — большинство из них. Вскоре мы заметили, что со-

баки бегут не так быстро, как я ожидал, и мне стало ясно, что с таким тяжелым грузом передвижение наше будет слишком медленным. Поэтому не успели мы отойти от корабля особенно далеко, как я решил сбросить с нарт часть мешков с собачьим кормом. Товарищи свезли их потом на корабль.

В 4 часа пополудни мы сделали привал, и наш одометр¹ показал 6 километров. Мы провели приятный вечер в палатке с товарищами, которым на следующий день предстояло повернуть назад. Сюрпризом для меня был приготовлен пунш, и мы провозгласили тосты и за отъезжавших и за остававшихся. Только в 11 часов вечера забрались мы, наконец, в свои спальные мешки.

На «Фраме» была в эту ночь устроена в нашу честь большая иллюминация. На верхушку грот-мачты был поднят дуговой фонарь, и впервые электрический свет залил льды Северного Ледовитого океана. На ледяных холмах вокруг «Фрама» были зажжены факелы и костры из пакли и другого горючего материала. Великолепное зрелище! Да и вообще Свердруп отдал распоряжение, чтобы, пока он и другие не вернутся на корабль, каждую ночь зажигался на грот-мачте электрический или хотя бы простой фонарь. Ведь если бы поднялась непогода и снег замел бы их следы, они рисковали бы сбиться с пути, и им трудненько было бы отыскать тогда корабль; огонь же на мачте виден издалека среди этих равнин, где стоит

¹ Прибор для измерения пройденного расстояния. Мы сделали его перед нашим отъездом сами из механизма отслужившего свой срок анемометра и прикрепили его к последним из наших нарт. Он показывал пройденную дистанцию довольно точно.
Прим. автора.

взлезть на торос повыше, чтобы перед тобой открылся вид на много миль кругом.

Боясь, чтобы собаки, как только их распрягут, не убежали назад на «Фрам», я велел натянуть между поставленными в два ряда нартами пару стальных тросов, к которым прикрепили с небольшими промежутками короткие собачьи смычки. Таким образом удалось посадить на цепь всех собак. Некоторые все же ухитрились высвободиться, но, как ни странно, не сбежали, а жались всю ночь к остальным собакам и к нам. И, разумеется, всю ночь около наших палаток не смолкал жалобный вой, мешавший уснуть большинству из нас.

Утром (пятница, 1 марта) одному из товарищей поручено было сварить кофе, и он с непривычки к нашему кухонному аппарату провозился целых три часа. Дождавшись, наконец, кофе, мы весело позавтракали все вместе и только в половине двенадцатого тронулись в путь. Наши пятеро товарищей провожали нас еще часа два, а потом повернули назад, так как они хотели в тот же вечер вернуться на «Фрам». «Конечно, мы распрощались мужественно, — говорится в дневнике, — но как-никак «разлука всегда разлука» даже под 84° северной широты, и не у одного из нас блеснула на глазах слезинка». В последнюю минуту Свердруп, уже сидя передо мной на саниах, спросил, не собираюсь ли я, по возвращении домой, отправиться на Южный полюс? В таком случае он надеется, что я дождусь сначала его возвращения. Затем он попросил меня передать привет его жене и ребенку.

И вот, мы с Иохансеном тронулись дальше. Нелегко, однако, было нам вдвоем справляться с шестью нартами, застревавшими на всех встречных буграх и неровностях. Самый лед становился вдобавок все более тяжелым, а

после обеда помехой явилась и темнота. Дни ведь все еще были коротки, и солнце не поднималось над горизонтом, поэтому мы довольно рано сделали привал.

«Среда, 6 марта. Мы опять на «Фраме» и готовимся к выступлению уже в третий и, надеюсь, в последний раз. В субботу, 2 марта, я, пробежавшись вперед, убедился, что лед впереди более или менее проходим, и мы вдвоем бодро двинулись с нашими шестью нартами к северу. Подвигались, однако, очень туго. Нарты на каждом шагу застревали, и мы, вытаскивая их, вынуждены были по шести раз проходить одно и то же расстояние. Вскоре мне стало ясно, что так мы далеко не уедем! Что-то надо было предпринять, и я решил сделать остановку, чтобы обследовать лед к северу и обсудить положение. Привязав собак, я отправился на разведку. Иохансен тем временем должен был покормить собак¹ и разбить палатку. Не успел я отойти на сколько-нибудь далекое расстояние, как предо мной снова разостлались широкие, красивые ледяные поля, удобные для продвижения. Пока, следовательно, все было в порядке; но все же представлялось необходимым уменьшить и груз и число нарт. Лучше всего было поэтому еще раз вернуться назад на корабль, произвести там необходимую перегрузку да заодно придать еще большую прочность нартам, чтобы уже не сомневаться в том, что они выдержат путь. Конечно, мы, и ничего не меняя, могли бы продвигнуться на некоторое расстояние вперед к северу, — тем более, что груз наш постепенно уменьшался бы. Но все же продвижение наше могло сильно замедлиться, и, по-

¹ Собак мы теперь кормили один раз в сутки—вечером, по окончании дневного перехода. *Прим. автора.*

жалуй, к тому времени, когда груз в достаточной мере облегчился бы, собаки успели бы совсем выбиться из сил. Спать им было теперь холодно, и многие почти всю ночь напролет выли. Уменьшив груз, мы могли бы рассчитывать закончить нашу экспедицию в более короткий срок, а в таком случае нам выгоднее было отправиться в путь в конце месяца, когда дни станут подлиннее, погода потеплее и, следовательно, двигаться с санями вообще будет легче. Проведя еще одну ночь в палатке (какое мучение в затвердевшей от мороза меховой одежде влезать в такой же обледенелый жесткий спальный мешок!), я на следующее утро, — в воскресенье, 3 марта, — решил еще раз вернуться на корабль. Я запряг в одни из нарт двойную упряжку, и собаки с такой быстротой помчались через все торосы и ледяные бугры домой к «Фраму», что мне немалого труда стоило поспевать за ними. В какие-нибудь два часа времени мы отмахали то самое расстояние, которое преодолевали целых три дня. Преимущество легкой нагрузки сказалось со всей очевидностью.

Подъезжая к «Фраму», я, к своему удивлению, увидел над линией льдов на юге верхний край солнечного диска. Я никак не ждал появления солнца так рано, и, разумеется, это объяснялось рефракцией в связи с низкой температурой. Первым сообщением вышедших мне навстречу товарищей было, что Скотт-Хансен накануне днем произвел наблюдение, давшее $84^{\circ} 4'$ северной широты.

Невероятно приятно было, растянувшись еще раз на диване в кают-компании «Фрама», утолить жажду чудесным лимонным соком с сахаром и снова пообедать, как культурному человеку. После обеда Скотт-Хансен и