



MONICA KRISTENSEN

AMUNDSENS
siste reise

Forlaget Press

МОНИКА КРИСТЕНСЕН

АМУНДСЕН. Точка невозврата



Paulsen
Москва 2018

УДК 910.4
ББК 84 (4Нор)-44
А628

Перевод с норвежского
Елены Рачинской, Светланы Высоцкой и Анастасии Комковой

Научный редактор к. и. н. *Павел Филин*

Перевод осуществлен при финансовой поддержке
Центра норвежской литературы за рубежом NORLA

В книге использованы фотографии:
Национальной библиотеки Норвегии (Nasjonalbiblioteket),
Музея Мирового океана (Калининград),
Норвежского полярного института (Norsk Polarinstitutt),
Агентства NTB SCANPIX (Норвегия),
Библиотеки Конгресса США, Getty image,
Российского государственного музея Арктики и Антарктики.
Номера источников указаны в квадратных скобках

Коллаж на обложке *Martin Kvamme* (Норвегия)

Кристенсен М.

А628 Амундсен. Точка невозврата. – М.: Паулсен, 2018. – 344 с.:
ил. 43.

ISBN 978-5-98797-193-2

Этот документальный роман, проливающий свет на последние дни одного из самых известных полярных путешественников всех времен Руала Амундсена, стал сенсацией в Норвегии.

18 июня 1928 год Амундсен покинул Тромсё, чтобы присоединиться к беспрецедентной по своим масштабам международной спасательной операции по поиску участников экспедиции на потрёпанном крушение дирижабле «Италия». Вместе с пятью товарищами Амундсен на борту французского самолета «Латам» вылетел в район поисков, спустя три часа с самолета поступили сигналы. Это была последняя весть о Руале Амундсене. «Латам» и весь экипаж бесследно исчезли.

Моника Кристенсен известна как один из лучших в Норвегии писателей научно-популярного жанра. Сама полярная путешественница и ученый, в книге «Амундсен. Точка невозврата» она показывает свое мастерство в качестве рассказчика того материала, который знает лучше, чем большинство, а именно – истории Арктики. На основе до сих пор не опубликованных источников автор рисует точный и живой портрет Амундсена и пытается разобраться в причинах его поступков и, главное, в том, как и почему он погиб.

ISBN 978-5-98797-193-2 (рус.)
ISBN 978-82-328-0024-7 (норв.)

© Паулсен, 2018
© Monica Kristensen and Forlaget Press, Oslo 2017
Published by agreement with Copenhagen Literary Agency ApS, Copenhagen

Содержание

ПРОЛОГ. Тромсё, 18 июня 1928 года	9
ГЛАВА 1. Отбытие из Кингсбея.	17
ГЛАВА 2. Крушение.	25
ГЛАВА 3. Послеполуденный герой.	35
ГЛАВА 4. Тревожное известие	48
ГЛАВА 5. Палатка на льду.	56
ГЛАВА 6. Унижение.	64
ГЛАВА 7. Поиски на Шпицбергене	74
ГЛАВА 8. Пассажир	84
ГЛАВА 9. Новые герои	90
ГЛАВА 10. Отчаяние.	100
ГЛАВА 11. Связь установлена	108
ГЛАВА 12. Ловушка	133
ГЛАВА 13. «Латам 47».	140
ГЛАВА 14. Радиус действия.	149
ГЛАВА 15. На север.	156
ГЛАВА 16. Шпицберген, 18 июня 1928 года	165
ГЛАВА 17. Никто ничего не слышал	174
ГЛАВА 18. Никто ничего не видел	185
ГЛАВА 19. Третий просчет Нобиле.	192
ГЛАВА 20. «Красин»	205

ГЛАВА 21. Спасены	214
ГЛАВА 22. Слухи и надежды.	225
ГЛАВА 23. Судьба унесенных на дирижабле.	238
ГЛАВА 24. Пропавшие, скорее всего, мертвы	265
ГЛАВА 25. Обломки.	273
ГЛАВА 26. Арктическая загадка.	282
ГЛАВА 27. Разные обличья скорби.	295
ГЛАВА 28. Поиски в четвертом измерении	304
эпилог. Лагерь у мыса Платен	313
Благодарности.	318
Основные действующие лица	320
Географический указатель	326
Примечания	332
Библиография.	340
Источники иллюстраций	343

От редактора

Книга Моника Кристенсен «Амундсен. Точка невозврата» посвящена последней экспедиции Руала Амундсена и связана с одним из самых драматичных эпизодов в истории изучения и освоения Арктики в XX веке.

Взлеты и падения, триумфы и поражения, радость спасенных и скорбь об ушедших – настолько масштабной оказалась драма, развернувшаяся на ледяных просторах Арктики в 1928 году, когда на обратном пути с Северного полюса потерпел крушение дирижабль «Италия» под командованием генерала Умберто Нобиле.

Целый ряд европейских стран активно участвовал в спасательных операциях. Экспедиция, организованная Советским Союзом, стала триумфальной для молодого государства – ледоколу «Красин» удалось найти и спасти выживших в катастрофе дирижабля. Главный герой книги, которую вы держите в руках, национальный герой Норвегии Руал Амундсен, организовал свою спасательную операцию, в ходе которой погиб.

Моника Кристенсен на впечатляющем фоне развернувшихся международных экспедиций пытается разобраться в мотивах и причинно-следственной связи событий, связанных с участием Амундсена. Ее труд – своего рода расследование, в котором автор обозначает нестыковки в версиях гибели Амундсена и высказывает смелые предположения о том, как мог выглядеть последний маршрут выдающегося полярника. Книга вызвала большой резонанс в Норвегии и инициировала горячие дискуссии. Мы представляем перевод книги на суд российского читателя в надежде, что она вызовет интерес как у специалистов, так и у самой широкой аудитории, интересующейся историей географических исследований.

*Научный редактор
к. и. н. Павел Анатольевич Филин*

Тромсё, 18 июня 1928 года

Несмотря на яркий свет за окном, в комнате царил полумрак. Дом, элегантный трехэтажный особняк в швейцарском стиле, располагался в самом центре Тромсё, на улице Стургата. Здесь и укрылись всемирно известный полярник Руал Амундсен и норвежский пилот Лейф Дитриксон ранним утром понедельника 18 июня 1928 года. И на пристани, и перед особняком, весь первый этаж которого занимала аптека «Полярная звезда», группами собирались люди, прогуливались и оживленно беседовали. В город наконец-то прибыл герой-первооткрыватель.

Французский гидроплан «Латам 47» приводнился в проливе Тромсёсуннет, едва часы пробили 6 утра. Его пришвартовали на восточном берегу пролива, у складов «Западнонорвежской нефтегазовой компании», а экипаж – четверых французов и двоих норвежцев – доставили на берег в шлюпке. Той же лодкой на борт самолета привезли сторожа, нанятого в Тромсё. Он должен был охранять самолет, пока экипаж отдыхает в городе.

И шеф-пилот Рене Гильбо, и Лейф Дитриксон были в своих кругах личностями известными благодаря рекордным перелетам и профессионализму. И все же причиной народного восторга и громких заголовков газет стал именно приезд Руала Амундсена. Идти от пристани до центра Тромсё было всего ничего, но, несмотря на ранний час, на тротуарах уже собралась толпа – увидеть хоть мельком знаменитого полярника.

Для Руала Амундсена поклонение было делом привычным. Таким вниманием его жизнь сопровождалась уже более 20 лет. Он приветливо улыбался, но старался идти побыстрее и не останавливаться, чтобы не отвечать на вопросы. Он уже дал одно интервью в Бергене, этого вполне достаточно. В Тромсё времени у него было в обрез, и он не хотел отвлекаться. Точная цель следующего этапа полета на север была еще окончательно не определена. Предстояло принять важные решения.

Однако далеко не всех собравшихся Амундсен мог игнорировать. Уж точно не Хельмера Ханссена, старого друга и участника трех его крупнейших экспедиций. Казалось, после множества ссор во время семилетней экспедиции в Северном Ледовитом океане на шхуне «Мод» прежние товарищеские отношения восстановить непросто. А теперь Хельмер Ханссен пришел сказать Руалу Амундсену добро пожаловать в Тромсё. Шаг к примирению, достойный уважения, полагали многие. Кто знает, что думал по этому поводу сам Амундсен. Он остановился и поздоровался, перебросился со старым другом парой фраз. Однако владелец красавца особняка на Стургата фармацевт Фриц Готтлиб Цапффе прилагал все усилия, чтобы полярник и Лейф Дитриксон поскорее оказались вне досягаемости толпы. Хельмера Ханссена они с собой не пригласили.

Четверых французов разместили в старинном респектабельном «Гранд-отеле», всего в двух домах от дома Цапффе. Им были необходимы несколько часов сна. Перелет из Кодбека был долгим, погодные условия над Северным морем – тяжелыми: они то и дело попадали в шторм и под град. В Бергене приземлились, чтобы взять на борт Амундсена и Дитриксона, и сразу отправились дальше в Тромсё, поспать толком не успели. Теперь их ждало новое испытание – перелет до Шпицбергена. Опыта арктических перелетов у французов не было. Все подвиги на «Латаме» они совершали намного южнее, над Средиземным морем.

Цапффе и Амундсен уединились для откровенного разговора в гостиной. Время от времени их беседу прерывал Дитриксон, прибежавший с новостями из внешнего мира и убежавший с ответами. Он связался с Геофизическим институтом Тромсё и отрапортовал о неблагоприятных погодных условиях и их возможном улучшении в течение дня. Амундсен уже позавтракал и принял ванну, но спать ложиться не захотел. Судя по всему, его мысли занимала какая-то проблема. Во всяком случае, на шквал вопросов, который обрушивал на него Дитриксон, он отвечал рассеянно.

Поискам дирижабля «Италия», исчезнувшего на обратном пути от Северного полюса, похоже, предстояло стать крупнейшей международной спасательной операцией, когда-либо проводившейся в этих широтах. «Латам» присоединился к поискам одним из последних, но именно на эту экспедицию норвежцы возлагали больше всего надежд. Уж если кому и удастся найти и спасти команду итальянского дирижабля, то только Руалу Амундсену.

С улицы долетали приглушенные звуки. Время будто остановилось. Вдруг где-то в глубине дома раздался полчасовой бой часов, низкий и глухой.

Фармацевта одолевало беспокойство. Он был бы рад приободрить замкнутого гостя. И конечно же, он был рад за Амундсена, рад, что тот наконец отправляется на Шпицберген искать итальянский дирижабль. Но что Цапффе сказать, чтобы, не дай бог, не разозлить или не оскорбить Амундсена? Нет, лучше говорить только о практических вещах – о топливе для «Латама», о погрузке на борт снаряжения и провианта. Самолет и так вылетел из Бергена нагруженным, а теперь будет еще тяжелее из-за дополнительных запасов топлива, которые хотел взять на борт Дитриксон.

Фриц Цапффе прекрасно знал, какой безграничной преданности требовал Руал Амундсен. Многие годы он наблюдал, как беспощадно полярник отталкивал от себя старых друзей и соратников. Сам он этот подвиг осилил – вот уже более 25 лет он оставался другом и доверенным лицом Амундсена.

В 1901 году юный и неопытный полярник приехал в Тромсё, чтобы купить и оснастить шхуну, на которой собирался пройти Северо-Западным проходом. По городу поползли слухи. Фриц Цапффе был тогда внештатным корреспондентом газеты «Моргенбладет» и потому отправился на пристань встретиться с Руалом Амундсеном. Оказалось, тот и вправду ищет подходящее для экспедиции судно. Фармацевт был в городе личностью популярной, и связей у него было предостаточно. Он порекомендовал полярнику посмотреть несколько шхун, пригодных для плавания в северных широтах.

Выбор пал на старую, видавшую виды яхту «Йоа»*. В конце концов Амундсен выторговал ее за бесценок у шкипера Ханса Кристиана Юханнесена {1}. Раньше «Йоа» была рыболовецким судном, и для такого долгого и трудного плавания размеры ее выглядели более чем скромными: 70 футов (21 м) длиной, 20 футов (6 м) шириной и грузоподъемностью в 45 т. Ее построили на верфи в Росендале в 1872 году. Сразу после покупки Амундсен отдал судно на судостроительную верфь Тромсё для перестройки и укрепления корпуса. Эта первая встреча с фармацевтом Цапффе, который был старше Амундсена на три года, положила начало дружбе на всю жизнь.

Какое-то время Руал Амундсен по настоянию родителей учился медицине, но еще в подростковом возрасте начал готовить себя к жизни первооткрывателя. И самым естественным шагом было обратиться за поддержкой и советом к Фритьюфу Нансену. Тот был старше его на 11 лет и к тому моменту уже стал знаменитым на весь мир полярником,

* Судно, на котором Р. Амундсен в 1903–1906 годах впервые в истории человечества совершил плавание Северо-Западным проходом из Атлантического в Тихий океан. – *Прим. ред.*

заслужил славу экспедицией в Северном Ледовитом океане на не менее знаменитом корабле «Фрам». Отношения между Амундсеном и Нансеном так и остались формальными, какими бывают отношения между мудрым советчиком и учеником. Без помощи Нансена экспедиция на «Йоа» в 1903 году вообще бы не состоялась. Готовясь к плаванию, Амундсен влез в долги, и только влиятельность Нансена и его гарантии помешали кредиторам забрать яхту в счет долга.

После первого успешного плавания Северо-Западным проходом Цапффе все время оставался в тени Амундсена: как близкий друг, с энтузиазмом собиравший деньги и бесплатную провизию для экспедиций, помогавший с планированием и управлением средствами, да и просто как душа компании. Как никто другой, не считая разве что Оскара Вистинга*, Цапффе поддерживал Руала Амундсена долгие годы, полные изнурительного труда, разочарований и противоборства, перемежавшихся краткими периодами признания и чествований после очередного подвига.

Сын фармацевта Петер Вессель Цапффе, которому в 1928 году исполнилось 29 лет, всю жизнь наблюдал коленапреклоненное восхищение отца Руалом Амундсеном. Позже в одном из эссе он написал, что с началом XX столетия человечеству предстояло совершить в полярных широтах четыре географических открытия величайшего значения: Северо-Западный проход, Южный полюс, Северо-Восточный проход и Северный полюс {2}**. Двадцать лет спустя, к 1920 году, Руал Амундсен совершил три из них. Оставался только Северный полюс, хотя Амундсен при каждом удобном случае не забывал подчеркнуть, что прежде всего его занимает изучение вод Северного Ледовитого океана. Поддержка и благосклонность Фритьофа Нансена все еще имели значение.

Время героических экспедиций с меховыми одеждами и собачьими упряжками, обморожениями и долгими годами страданий миновало. Теперь Руалу Амундсену приходилось хвататься за те возможности, что еще оставались. В 1925 году он с командой из пяти человек, в числе которых был и Лейф Дитриксон, на двух летающих лодках «Дорнье

*Оскар Адольф Вистинг (1871–1936) – норвежский полярный исследователь, спутник Амундсена и участник большинства его экспедиций (к Южному полюсу, на шхуне «Мод» по Северо-Восточному проходу, в полете на дирижабле «Норвегия»). Первый человек (совместно с Амундсеном), побывавший на обоих географических полюсах планеты. Первый директор музея «Фрам». – *Прим. ред.*

**Впервые сквозное плавание Северо-Восточным проходом совершил шведский исследователь Нильс Адольф Нурденшёлл (традиционное написание – Норденшёльд, Nils Adolf Erik Nordenskiöld, 1832–1901) на пароходе «Вега» в 1878–1879 годах при финансовой поддержке шведского правительства, короля Оскара и меценатов О. Диксона и А. М. Сибирякова. – *Прим. ред.*

Валь»* совершил перелет на север из Нью-Олесунна на Шпицбергене. Целью был, конечно же, Северный полюс, но им пришлось посадить машину на 88° с. ш. Новый рекорд, но все же до полюса Амундсен опять не добрался. В 1926 году он наконец пришел к своей истинной цели. И на этот раз он был первым. 12 мая 1926 года в 2 часа 20 минут дирижабль «Норвегия» под управлением итальянского конструктора Умберто Нобиле достиг Северного полюса.

В то памятное утро в Тромсё как раз исполнилось 25 лет с тех пор, как первая экспедиция Амундсена на «Йоа» посреди ночи покинула гавань Осло. Однако старые друзья почти не говорили об этом юбилее. Не обсуждали они и деталей предстоящей экспедиции на «Латаме». Правда, Цапффе задал несколько осторожных вопросов, но они так и остались без ответа. За все годы, прошедшие с их первой встречи, за все частные визиты и публичные мероприятия, за все экспедиции, в которых фармацевт Цапффе принимал участие как доверенное лицо Амундсена, он не мог вспомнить ни одного раза, когда его старый друг был таким неприступным и отсутствующим {3}.

Заведующему Геофизическим институтом Уле Андреасу Крэгнессу позвонили с просьбой предоставить Амундсену последние метеосводки с участка от Тромсё до острова Медвежьего {4}. Обычно полярные станции на Шпицбергене передавали сведения о метеорологических условиях три раза в сутки – в семь утра, в час дня и в семь вечера. По случаю экспедиции экипаж «Италии» заключил с институтом договор собирать данные чаще и с большего количества станций на побережье Финмарка и Северного Ледовитого океана, а также составлять специальные метеосводки из районов вокруг Шпицбергена. Эти услуги нужны были и сейчас, когда итальянский дирижабль потерпел крушение где-то во льдах, вероятно, северо-восточнее арктических островов.

Наверное, Амундсену и Дитриксону было бы полезно своими глазами взглянуть на только что начерченные метеокарты с прогнозами погодных изменений на участке от Тромсё до Шпицбергена, но Геофизический институт находился на улице Киркевейен, в доме 60, на возвышенности у озера Престваннет, рядом с кладбищем. Пешком туда идти долго, да и подъем крутой. Решили обойтись телефонными звонками. Крэгнесс докладывал, что над водными районами, которые предстояло пересечь «Латаму», уже несколько суток дует сильный ветер. Теперь, похоже, он ослабел и вскоре затихнет. У острова Медвежьего стояли туманы, но дальше к северу погодные условия улучшались, было ясно

*Нем. Wal – кит. – *Прим. пер.*

и безветренно. Отправление из Тромсё оптимистично назначили на середину дня.

Цапффе собственноручно звонил еще раз в четверть двенадцатого, но никаких новых сведений, позволявших надеяться на возможность столь скорого отправления, не поступало. Геофизический институт получил сообщение – очевидно, с метеостанции в Москитной бухте на восточном побережье Гренландии – о формировании области низкого давления над проливом Фрама. Крогнесс советовал подождать часового прогноза и посмотреть, как будет развиваться ситуация.

В особняк на Стургата поступали новости не только из Геофизического института. Тромсё бурлил слухами. В городе было полно журналистов, которые держали связь с информаторами по всей стране. Из Вадсё пришло известие, что итальянский пилот Умберто Маддалена с экипажем гидросамолета-катамарана «Савойя Маркетти S.55» готов к взлету и собирается отправиться прямо до Кингсбея*. Не успела эта новость достичь Амундсена, как она устарела – накануне Маддалена уже предпринял попытку, но ему пришлось повернуть назад у острова Медвежьего из-за тумана. В тот понедельник он вылетел в четверть первого. Ожидалось, что уже к вечеру он будет в Нью-Олесунне. Кроме того, еще одна итальянская летающая лодка стартовала из шведского Лулео в Вадсё.

В проливе Тромсёсуннет стоял хорошо оборудованный пассажирский самолет «Уппланд», трехмоторный «Юнкерс G24», которым управлял опытный шведский шеф-пилот Виктор Нильссон. Рядом пришвартовался «Турку», финский «Юнкерс F13», – на нем прилетел не менее опытный Гуннар Лир. Оба шеф-пилота сообщили прессе и Геофизическому институту, что из соображений безопасности собираются лететь в Нью-Олесунн вместе с «Латамом». От Амундсена же, укрывшегося в особняке Фрица Цапффе, получить какие-либо сведения оказалось непросто.

Цапффе полагал, что у великого полярника созрел тайный план и открывать его он не намерен ни конкурентам, ни прессе. И дело было не в деталях полета, а в том общеизвестном факте, что самолету, пролетевшему от материковой Норвегии до Шпицбергена, достанется вся слава первопроходца. Амундсен, уже достигавший подобных фантастических целей в Арктике и Антарктике, учуял новый полярный трофей.

В час с небольшим из Геофизического института поступил сигнал на старт. Судя по последней метеосводке, если «Латам» собирался выле-

*Кингсбей – английское название Конгс-фьорда. После учреждения в 1916 году угледобывающей компании «Кингс Бей» название закрепилось за участком фьорда, прилегающим к шахтам, а также за шахтерским поселком, имевшим и норвежское название Нью-Олесунн. – *Прим. пер.*

теть сегодня, то надо было отправляться немедленно – с запада надвигалась непогода. Вылет назначили на 2 часа дня. Наступило время прощаться.

Однако Амундсен почему-то медлил. Он сидел в уютной гостиной фармацевта и вертел в руках старое огниво. Голова опущена, лицо изрезано морщинами усталости. Будто над ним нависла черная тень – так Цапффе описывал друга много лет спустя {5}.

Амундсен прервал молчание. Наверное, Цапффе не ожидал увидеть его в Тромсё так скоро? Виделись-то они совсем недавно. Всего несколько недель назад фармацевт навещал его дома в Свартскуге и получил дорогой сердцу подарок – картину с изображением Ледяного барьера Росса*. Фру Цапффе Амундсен подарил изящную японскую шкатулку для украшений. На память, как сказал тогда полярник. Теперь он гостил у фармацевта. Вот только задушевности между ними как не бывало.

Цапффе признал, что так скоро увидеться после их с супругой поездки в Осло он не рассчитывал. Они с Амундсеном, конечно, планировали отправиться на Шпицберген тем летом, но позже. На это Амундсен пробурчал, что судьба распорядилась иначе и кто знает, когда они увидятся в следующий раз. Полярник был очень серьезен.

Цапффе ничего не оставалось, как спросить, доволен ли Амундсен самолетом. Пригоден ли тот для поставленной цели? Амундсен помедлил с ответом. Ну, на пути из Бергена в Тромсё «Латам» показал себя хорошо, но ему бы больше хотелось лететь на хорошо знакомом «Дорнье Вале». Об экспедиции на двух «Китах» N24 и N25 с Дитриксеном, Рисер-Ларсеном**, Омдалом, немецким механиком Фойхтом и американцем Элсуортом*** старому другу напоминать было излишне. Прошло всего три года с тех пор, как они совершили вынужденную посадку на лед на 88° с. ш. Фармацевт сам находился тогда в Кингсбее в качестве завхоза и беспокойно бродил по шахтерскому городку три недели, пока не дождался возвращения Амундсена с командой.

* Крупнейший шельфовый ледник в Антарктиде, который экспедиции Амундсена и Скотта пересекли на пути к Южному полюсу в 1911 году. – *Прим. пер.*

** Рисер-Ларсен, Ялмар (1890–1965) – норвежский авиатор и полярный исследователь. В 1925 году по предложению Руала Амундсена принял участие в полете на Северный полюс. Экспедиция не достигла успеха, но стала важным этапом в истории освоения Арктики. В 1926 году являлся штурманом в экспедиции на дирижабле «Норвегия». Участник антарктических экспедиций 1929–1931 годов. Один из создателей современных военно-воздушных сил Норвегии. – *Прим. ред.*

*** Элсуорт, Линкольн (1880–1951) – полярный исследователь и бизнесмен, унаследовавший семейный угольный бизнес. Спонсор и участник экспедиций Руала Амундсена на Северный полюс на самолетах «Дорнье Валь» и на дирижабле «Норвегия». В 1933–1939 годах финансировал и возглавлял четыре экспедиции в Антарктику. – *Прим. ред.*

Цапффе и сам был настроен по отношению к французскому гидроплану скептически, в не меньшей мере из-за временного ремонта поплавка, произведенного в Бергене. Но Амундсену об этом он ничего говорить не стал. Зачем? Амундсен лучше него разбирался в самолетах и к тому же знал об этом ремонте. Другого выбора, кроме как отправиться на Шпицберген, у него все равно не было. Не мог же он прервать экспедицию на «Латаме» в Тромсё. Это было невысказано. Какую причину столь драматического решения он мог бы назвать? Что скажут люди? Что напишут газеты?

Вместо этого Цапффе осторожно поинтересовался, что, кроме топлива и масла, Амундсен решил погрузить на борт в Тромсё. Все, о чем просил Нобиле, – последовал короткий ответ. Потом полярник сменил тему, снова предался воспоминаниям – о весне в Ледовитом океане, о небесном свете надо льдом. Долгий монолог, полный тоски. Скоро он снова будет там. Однако друга удивляла и пугала его печаль, замкнутое выражение его лица.

Снова повисла тишина. В конце концов Амундсен прервал долгое молчание, бросив, что огниво, которое он крутил в руках, сломано. Вероятно, что-то с кремнем. Цапффе тут же вызвался починить. Тут дело недолгое. К тому моменту, как они отправятся на пристань, где их ждет груженный «Латам», огниво будет как новенькое.

Амундсен поднял голову и посмотрел на друга. Не нужно ничего читать – ответил он. Цапффе может оставить огниво себе на память об этой последней экспедиции. Ему самому оно больше не понадобится {6}.

Отбытие из Кингсбея

Было 23 мая 1928 года, время шло к 5 утра. Солнце уже поднялось высоко в небо и теперь стояло над горами с противоположной стороны Конгс-фьорда. Свет, пробивавшийся сквозь туманную дымку, рисовал серебряные пятна на поверхности моря. Волны медленно вздымались и опадали, покачивая льдины, – фьорд как будто дышал.

После долгой бессонной ночи, после всех треволнений, сомнений и внезапных перемен в планах дирижабль «Италия» наконец был готов к вылету. Священник-католик Джан Франчески, специальный посланник папы римского, стоя на промерзшем земляном полу ангара, благословил экспедицию на достижение Северного полюса. И помолился о благополучном возвращении первооткрывателей. Потом пришел черед вспомогательной команды, состоявшей наполовину из итальянцев, наполовину из нанятых здесь же шахтеров. Полсотни человек схватились за канаты и стали выводить дирижабль из ангара – медленно и осторожно, чтобы матерчатая обшивка ни за что не зацепилась и не порвалась. Итальянцы подбадривали друг друга, крича «Да здравствует Италия!» и «Да здравствует Нобиле!». Получалось не очень внушительно, но люди провели всю ночь на ногах и были утомлены.

Шахтеры-норвежцы по большей части молчали. Многим из них уже случалось участвовать в подобной работе. С тех пор как дирижабль больше двух недель назад прилетел в Кингсбей, он уже дважды поднялся в воздух – первая попытка полететь на восток успехом не увенчалась, спустя всего несколько часов полет был прерван. Зато второй полет, имевший целью картографирование обширных и почти неизученных областей Земли Императора Николая II, или Северной Земли, как русские в 1926 году стали ее называть, длился 69 часов.

Жители Нью-Олесунна уже привыкли к лихорадочным экспедиционным сборам. С каждым вылетом повторялось одно и то же, суетить-

ся начинали еще накануне, а потом всю ночь не смыкали глаз. Начальник экспедиции, генерал Нобиле, бегал вокруг и выкрикивал приказы в мегафон. Время вылета снова и снова откладывалось – ждали погоды. Спорили о том, что из снаряжения брать на борт, и не меньше – о том, кому на этот раз посчастливится лететь с экспедицией. Люди обнимались, целовались, поднимали бокалы с шампанским.

Нынешний полет должен был стать самой значительной и обсуждаемой частью исследовательской программы, но приготовления к нему почти не отличались от предыдущих. Правда, более напряженно проходил отбор экипажа. Журналисту и альпийскому стрелку Франческо Томазелли пришлось уступить свое место 28-летнему Уго Лаго, сотруднику «Пополо д'Италия». Эту газету основал в 1914 году сам Муссолини, и она являлась главным печатным изданием фашистской партии. Сам Нобиле в партии не состоял, но отказываться брать Лаго в самый почетный из запланированных полетов было рискованно. Однако заменить папского посланника Джана Франчески на чешского исследователя Франтишека Бегоунека карьерные соображения ему не помешали. Самое последнее изменение в составе экипажа было произведено после выгрузки нескольких лишних тонн топлива. Повезло морскому офицеру и штурману Альфредо Вильери, самому молодому, худому и легкому участнику экспедиции, – в последний момент Нобиле все-таки взял его на борт.

Однако от некоторого груза избавиться было нельзя, ведь дирижабль направлялся на Северный полюс. В командирскую гондолу погрузили двухметровый дубовый крест, весивший добрую сотню килограммов. Крест этот благословил папа римский, и его надлежало сбросить на самом полюсе.

Без нескольких минут пять дирижабль наконец поднялся в воздух и завис в нескольких метрах над заснеженной землей. Рабочие отпустили последний канат и стали смотреть, как медленно поднимается в воздух сигарообразный пузырь длиной в 100 м и высотой в 20. Винченцо Помелла завел задний мотор, ответственный и за набор высоты, и за маневрирование. Вскоре заработали и два боковых мотора. Люди из вспомогательной команды махали тем, кто выглядывал из гондол через узкие иллюминаторы. «Италия» поплыла над Конгс-фьордом. Скоро дирижабль скрыла завеса тумана, оставив от него лишь тень. Еще так близко и уже так далеко. Как фата-моргана.

Ранним утром проводить дирижабль пришло лишь несколько человек, ведь многих жителей Кингсбея ждала тяжелая работа в шахтах. Уж лучше они отпразднуют его возвращение. В шахтерском городке

Нью-Олесунне той весной была ужасная толчея. Добыча угля шла полным ходом. И на старой шахте, и на новой работали в три смены. Обе шахты уходили глубоко под гору, поэтому угледобыча несколько раз останавливалась из-за несчастных случаев. В прошлом году взрывался газ и шахты заливала вода с ледников. Угольная компания разместила в поселке 260 человек, среди которых было 16 женщин и 5 детей. Кроме них, здесь находились норвежские и иностранные журналисты, киношники, альпийские стрелки и обслуживающий персонал дирижабля. На каждый свободный пяточок втиснули койку, еще чуть-чуть – и людям пришлось бы спать по очереди.

На борту итальянского экспедиционного корабля «Читта ди Милано» дела обстояли не лучше. На нем было расквартировано 220 матросов и офицеров, да еще и экипаж дирижабля. В одноместные каюты людей селили по двое. Физики Финн Мальмгрен и Франтишек Бегунек тоже жили на корабле. К разочарованию чеха, их с Мальмгреном поместили в разные каюты. За время экспедиции ученые успели познакомиться.

Разумеется, начальника рудоуправления Бертеля А. Шердала беспокоила такая скученность, но экспедиции к Северному полюсу обеспечивали частной угольной компании дополнительный доход, вдвойне желанный потому, что предприятие все 12 лет своего существования едва сводило концы с концами. Чтобы поддерживать его на плаву, норвежское правительство обязалось выкупать добытый здесь уголь на несколько лет вперед. По политическим соображениям Норвегия не могла себе позволить закрыть шахты в Кингсбее. Ведь Шпицберген вошел в состав Норвежского королевства всего восемь лет назад, когда был подписан Шпицбергенский трактат*. Как бы тогда Норвегия выглядела со стороны – страной, чье правительство добивалось присоединения архипелага только для того, чтобы потом спокойно смотреть, как угледобывающие компании разоряются одна за другой? В правительственных кабинетах на Большой земле обсуждалась возможность приобретения государством части акций лонгйирского акционерного общества

*Шпицбергенский трактат, подписанный 9 февраля 1920 года в Париже, определил международно-правовой статус архипелага Шпицберген, считавшегося ранее ничейной землей. Трактат устанавливал суверенитет Норвегии, а государствам – участникам договора предоставлялось равное право на эксплуатацию естественных ресурсов Шпицбергена и его территориальных вод. В статье 9 договора Норвегия обязалась не сооружать и не допускать создания морских баз или укреплений на территории архипелага и не использовать его для военных целей. В 1925 году Норвегия официально объявила Шпицберген частью Норвежского королевства. СССР присоединился к Шпицбергенскому трактату в 1935 году. К настоящему времени участниками договора являются более 50 государств. – *Прим. ред.*

«Шпицбергенская угледобывающая компания „Стуре Ношке“» и нюолесуннского акционерного общества «Угледобывающая компания „Кингс Бей“». Но оставались еще легендарный Петер Брандал и инвесторы из Олесунна, владевшие обширными земельными участками на полуострове Брётгера.

В середине мая покинула Ис-фьорд полярная шхуна «Мина». Она забрала из Гринхарбора* в Кингсбей журналиста норвежской газеты «Афтенпостен» Одда Арнесена, оператора американской кинокомпании «Парамаунт» Джона Доред и нового радиотелеграфиста компании «Кингс Бей». Приходили и уходили другие шхуны. Моторная шхуна «Хобби»** под управлением опытного ледового лоцмана Юна Нэсса привезла из Тромсё обшивку для ангара, произведенную в Норвегии. Все остальное итальянцы доставили на «Читта ди Милано». Предстояло выгрузить на пристань и затем доставить к дирижабельному ангару гигантское количество вещей – 4500 керамических бутылок с водородом, запчасти для трех моторов фирмы «Майбах», ящики с провиантом, состоявшим из шоколада, печенья, масла и пеммикана***, и многое, многое другое. Для перевозки грузов итальянские моряки арендовали старый гусеничный трактор фирмы «Форд», но он то и дело вяз в сугробах. Люди же трудились круглые сутки.

Итальянская экспедиция вызывала любопытство у норвежцев, работавших на промысловых шхунах, они подходили к пристани на шлюпках, чтобы своими глазами взглянуть на работы. Магазин компании «Кингс Бей» и кооперативная сувенирная лавка не закрывались ни днем, ни ночью. Продавали бензин, уголь и питьевую воду. Переходили из рук в руки сигареты и спиртное, хотя употребление и того, и другого в Нью-Олесунне было строго нормированным. Шахтерам раз в неделю выдавали по полбутылки картофельной водки, и у них было что обменять, если предложение приходилось им по вкусу.

Каждый выходной по всему шахтерскому поселку собирались веселые компании. Гуляли по дорогам, болтали, ссорились. На железной дороге пыхтели маленькие паровозы, визжали тормоза, грохотали по пути

*Гринхарбор – шахтерский поселок в Грэн-фьорде. До 1929 года, когда поселок было решено ликвидировать, в нем находились телеграфная станция и резиденция губернатора Шпицбергена. – *Прим. пер.*

**Парусно-моторная шхуна «Хобби» была выкуплена СССР у Норвегии в 1929 году и переименована в «Белуху». Осенью 1933 года «Белуха» погибла, разбившись в шторм о песчаную банку у острова Белый (Топонимика морей Советской Арктики. Составители: С. В. Попов, В. А. Троицкий. Л., 1972. С. 177–190). – *Прим. ред.*

***Пеммикан – мясной пищевой концентрат, отличающийся легкой усваиваемостью и большой питательностью при малом объеме и весе. – *Прим. пер.*

в шахту и обратно вагонетки с углем. Черная угольная пыль просачивалась повсюду, жирной пленкой покрывала снег даже на середине фьорда. В подземных туннелях днем и ночью взрывали динамитные шашки. Столовые работали круглосуточно, чтобы пассажиры шахтерского автобуса могли поесть не только перед сменой, но и после нее. Со дня на день ожидали прибытия нового углевоза «Ингерен», принадлежавшего бергенской судовой компании Якоба Хёде. Углевоз должен был привезти с материка запас провизии и всевозможный горный инструмент, и по давней традиции первый в году приход транспортника полагалось хорошенько отпраздновать.

В 1928 году лед во фьорде был необычайно плотным и труднопроходимым. Несколько недель назад, перед приходом «Читта ди Милано», шахтеры с обеих шахт с помощью динамита проделали для корабля ледовый канал длиной несколько метров, подходящий к самой пристани. Капитан Джузеппе Романья Манойя был за это очень признателен. Похоже, он побаивался морского льда, и на то у него были веские основания. По мнению норвежцев, старое кабельное судно для плавания в арктических условиях подходило мало.

После грациозного, почти призрачного отбытия «Италии» зрители еще некоторое время потоптались по грязному снегу на площадке возле причальной мачты. Отец Франчески, если и был разочарован, своих чувств не показывал. По лицу профессора Амедео Нобиле, брата генерала, тоже понять было ничего нельзя. О его участии в полете на дирижабле не могло быть и речи. Он являлся экспедиционным метеорологом, и в его обязанности входило по радио передавать дирижаблю метеосводки, сообщения полярных станций и рекомендации Геофизического института Тромсё.

Харальд Сэтер, врач, нанятый компанией «Кингс Бей» на зимний сезон, обратился к Одду Арнесену: «Скажите, как вы думаете, мы еще увидим „Италию“ и ее аэронавтов? Потому что у меня такое чувство, словно мы видели их в последний раз» {7}. Никто ему не ответил, но кое-кого из местных жителей его слова немного смутили. Харальд Сэтер был прирожденным полярником, любителем охоты и свежего воздуха, человеком, привычным к холодным зимовкам и трудным условиям. В предчувствия он не верил – суеверным его никто бы не назвал. К тому же «Италия» уже совершила два успешных полета. Оба раза итальянцы привозили с собой байки про поврежденную обшивку и неполадки в моторах. С некоторой гордостью рассказывали они о том, как опытному экипажу удалось преодолеть все опасности и невредимым вернуться в Нью-Олесунн.

Провожавшие один за другим умолкали. Говорить больше было не о чем, поэтому большинство отправилось спать. Ни журналисты, ни кинооператоры важных известий с «Италии» в первые часы полета не ожидали. По расчетам, экспедиции потребуется около суток, чтобы добраться до полюса. Мало-помалу все в городке успокоилось и замерло. Остался только глухой отдаленный шум – это ночная смена, как всегда, трудилась в тоннелях шахт «Эстер» и «Софи».

Радиотелеграфная станция располагалась в голубом домике на склоне флагового холма, у самого берега, и принадлежала угольной компании «Кингс Бей». Той весной из-за такого расположения станции произошел странный несчастный случай. Отправив в Геофизический институт Тромсё последнюю за день метеосводку, так называемую «вечернюю порцию», радиотелеграфист должен был отправиться в столовую. Но, пока он был на станции, разыгралась ужасная метель. На обратном пути он потерял ориентацию, заплутал среди домов и погиб в нескольких сотнях метров от поселка. Его пост занял только что прибывший Людвиг Салтнес. В любое время, в любую погоду его можно было заметить на щебеночной дороге идущим к радиотелеграфной станции или обратно в столовую, а по пятам за ним трюсил слепой на один глаз приبلудный черный пес.

Начальник рудоуправления Шердал распорядился, чтобы радиостанция с позывными TUJ использовалась только для собственных нужд компании. Итальянцы и сопровождающие их журналисты должны были обходиться радиоцентром на борту «Читта ди Милано». Это решение породило определенные трудности. Для начала, итальянский корабль обычно стоял не у пристани, а на некотором отдалении, поэтому журналистов и кинооператоров нужно было доставлять туда на лодке. У одного борта соорудили нечто вроде лифта, состоявшего из подвешенной на подъемном кране деревянной платформы. С помощью этого приспособления, изначально предназначенного для выгрузки разнообразного оборудования, на палубу стали поднимать людей. А на борту профессиональная деятельность журналиста полностью зависела от настроения капитана Романьи Манойи. Ему переводили все материалы, и многими он бывал недоволен. Особенно его раздражали статьи норвежцев, критиковавших итальянцев за неумение действовать в полярных районах. Настроение капитана служило для журналистов своего рода цензурой. От его расположения зависело, отправят ли они свои радиogramмы и узнают ли свежие новости о судьбе «Италии».

23 мая 1928 года в Нью-Олесунне все было спокойно. От экспедиции особенных новостей не ждали. После обеда пришло сообщение, что, из-

менив курс на 90° в районе острова Амстердам и направившись к Гренландии, дирижабль столкнулся с сильным северо-восточным боковым ветром. Но несколько часов спустя экипаж доложил об улучшении погодных условий. Дирижабль достиг района тихой погоды и от берегов Гренландии на долготе около 24° взял курс на север. Шахтерский поселок охватило волнение. Журналистам и операторам слали нетерпеливые запросы из редакций, а они отвечали извиняющимися радиogramмами. До прибытия «Италии» на полюс оставалось еще несколько часов.

Журналиста «Афтенпостен» Одда Арнесена в Нью-Олесунне встречали как старого знакомого – ведь он приезжал в город далеко не первый раз. Арнесен обратил внимание на одну странность: первые радиogramмы «Италии» были зашифрованы, не шифровалось только первое предложение. И еще одна странность: радист «Читта ди Милано» шифровку явно не понимал. В рабочей столовой, где кормилось большинство журналистов, начались толки и пересуды. Может быть, Нобиле хочет, чтобы Муссолини первым получил известие о прибытии дирижабля на полюс и чтобы оно было официально обнародовано из Рима? Это предположение укоренилось, и чем ближе дирижабль подлетал к полюсу, тем хуже становились отношения между капитаном Романьей Манойей и журналистами. Итальянский офицер привык, чтобы ему повиновались. Он не знал, как вести себя с журналистами, нервничал и хотел, чтобы они не мешали ему своими вопросами.

Расчетное время прибытия на Северный полюс было около полуночи. На палубе «Читта ди Милано» под пронизывающим холодным ветром собрались брат генерала Амедео, отец Франчески, журналисты Арнесен и Томазелли, кинооператор Доред. Они протиснулись было через открытую дверь в крохотную радиорубку, но та была битком набита итальянскими офицерами. Все ждали подтверждения, что дирижабль достиг своей цели.

Вскоре после полуночи разбудили капитана Романью. Он, спотыкаясь, вышел на палубу, на нем были ночной халат и тапочки. Через несколько секунд он выскочил из радиорубки, крича, что радиостанция угольной компании своими сигналами мешает его радисту работать. Следующего сообщения посиневшие от холода журналисты ждали очень долго, хотя в радиорубке все время продолжалась какая-то беспокойная возня. Томазелли в конце концов пустили внутрь, в тепло. На палубу он вернулся только в 3 часа и подтвердил все поступавшие ранее сведения. В двадцать минут первого «Италия» находилась над Северным полюсом и кружила над ним еще около двух часов. Всех, кто был на корабле, охватило ликование, волной расходившееся из радиорубки.

Сообщения с передатчика на борту «Италии» доставлялись непосредственно Муссолини, итальянскому королю и, разумеется, папе. Через частную радиостанцию в Риме Нобиле также отправил радиограмму жене Шарлотте и получил от нее ответ. А капитану Романье Манойе наконец разрешили сообщить сенсационную новость журналистам в Нью-Олесунне. К несчастью для Одда Арнесена, на часах было уже больше 3 ночи – слишком поздно, чтобы садиться за колонку очевидца для «Афтенпостен» с описанием триумфа итальянцев. Новость мирового значения читатели газеты узнают не от него.

Все утро 24 мая в Нью-Олесунне праздновали. У итальянцев был серьезный повод для радости и гордости, норвежцы охотно это признавали. На «Читта ди Милано» закипела работа: вспомогательная команда с воодушевлением готовила бутылки с газом и прочее оборудование к возвращению дирижабля, ожидавшемуся на следующий день. Однако в середине дня капитану Романье Манойе пришла с дирижабля радиограмма, в которой сообщалось о встречном ветре, тумане и тяжелых погодных условиях.

После обеда стало ясно, что непогода на севере мешает дирижаблю определить свое местоположение. Радиста «Читта ди Милано» несколько раз просили дать радиопеленг. В Нью-Олесунне погода тоже испортилась, задул северо-восточный ветер, поднялась метель. Дирижаблю предстояла трудная посадка – если только погода не улучшится.

Крушение

Когда «Италия» взлетала над Кингсбеем, у руля стоял 38-летний морской офицер Адальберто Мариано. А генерал Умберто Нобиле у открытой двери гондолы спокойно махал рукой фигуркам на снегу под ним. Когда они исчезли из виду, он закрыл дверь и сел к столу с картами.

Экипаж постепенно успокаивался. Каждый участник экспедиции занял отведенное ему место. Ровно и глухо гудели три мотора-«Майбаха», заставляя вибрировать стальные тросы. Нобиле следил за курсом и ровным голосом отдавал приказы. Штурманы, стоявшие у рулей высоты и направления, считывали показания приборов и передавали их дальше. Дирижабль набрал необходимую высоту, чтобы спокойно пересечь горы на другой стороне Конгс-фьорда. Постройки Нью-Олесунна, ангар с причальной мачтой и кучка людей из вспомогательной команды становились все меньше и меньше, пока не исчезли совсем. И только струйка черного дыма от электростанции у шахты «Эстер» говорила о том, что где-то рядом в белой пустыне есть и другие люди.

Командирская гондола, расположенная в передней части дирижабля, служила общей комнатой всем 16 членам экипажа, но была слишком мала, чтобы там могли находиться все одновременно. Больше всего она напоминала выбеленную тесную каюту корабля. Сконструированная из фанеры, деревянных планок, дюралюминиевых трубок, стальной проволоки, сверху она была обтянута плотной толстой парусиной. Все лишнее, без чего дирижабль может обойтись, из гондолы следовало убрать, однако Нобиле все же разместил на полу вдоль стен запас снаряжения и продуктов. К тому же каждому из троих ученых требовалось рабочее место, поэтому и в без того тесной гондоле они разместились со своими приборами. К измерениям приступили еще до того, как дирижабль покинул Конгс-фьорд. Физик Альдо Понтремоли из Миланского университета расставил прямо посреди пола ящики с приборами, измеряющими атмосферный магнетизм. Чех Франтишек Бегоунек, тоже физик, но