

Т.А. Шрадер

РУАЛ (РУАЛЬД) АМУНДСЕН (1872–1928)

В статье на основе значительного числа норвежских и российских источников, посвященных жизни и подвигам Руала Амундсена, представлен расширенный рассказ о покорении им Арктики, Южного полюса и других частей земного шара. Мечтавший с детства стать моряком, он стал известен во всем мире: в конце XIX — начале XX в. о нем знали как его соотечественники, так и люди в других странах мира. Начав жизненный путь с матроса, Руал ходил на судах в Ледовитый океан. Сдал экзамен на штурмана. После похода Фригьофа Нансена с целью изучения Северного Ледовитого океана Амундсен познакомился с этим выдающимся полярным исследователем и ученым. Руал поставил перед собой три задачи: пройти на судне Северо-Западный путь, открыть Южный и Северный полюса. Ему удалось осуществить две мечты, третью — с помощью самолета. Многочисленные смелые исследования Амундсена сделали его знаменитым. Р. Амундсен погиб во время поиска пропавшей экспедиции на дирижабле А. Нобиле.

Ключевые слова: Амундсен, Север, полярные открытия.

T.A. Shrader

ROALD AMUNDSEN (1872–1928)

On the base of many Norwegian and Russian books the author dedicated the life and great deeds of Rual (Ruald) Amundsen. People know about his voyages in Arctic, Antarctic and other parts of the Earth. In the childhood dreamed he to be a sailor and his life was devoted the sea. He became a well-known person both in Norway and many countries. His life was connected with another well-known polar investigator Fr. Nansen. R. Amundsen had 3 life purposes-reach the North Pole, South Pole, sale in the North-West way along Canada. He reached the South Pole, saled in the North-West way, but reached the North Pole only flying over the Pole. R. Amundsen reached many parts of the Earth, but perished when he tried to find in the North the expedition of A. Nobile.

Keywords: Amundsen, the North, Polar investigations.

Норвегия — небольшое по площади (390 000 кв. км) и численности населения (4,8 миллионов человек) государство — издавна была страной смелых мореходов. Викинги, выходцы из этого государства, в далекие средневековые времена были грозными и мужественными людьми, не боявшимися смерти. Они наводили ужас своими набегами на жителей Европы и Англии. Времена викингов прошли, и норвежцы стали одними из лучших мореходов. Они занимались моряками как на норвежские, так и на

иностранные суда и бороздили моря и океаны всего земного шара. Норвегия расположена на севере европейского континента, ее северные районы расположены за Полярным кругом. Обилие рыбы около норвежских берегов способствовало тому, что многие норвежцы ходили на своих небольших устойчивых судах в море ловить рыбу и тем самым снабжали Европу свежей и сушеной рыбой. Море — родная стихия для норвежца. Но не только море, но и северные районы земного шара привлекали их. И естественно, что эта страна подарила миру выдающихся людей, связавших свой жизненный путь с морской стихией. Прежде всего надо назвать имя Руала Амундсена, полярного путешественника и исследователя.

Руал Амундсен родился 16 июля 1872 г. в городе Борге. Будучи еще школьником, на вопрос: «Кем ты будешь после окончания школы?» твердо отвечал: «Я буду моряком». Он рано потерял отца, который был капитаном и владельцем судоверфи. По настоянию матери, которая не хотела, чтобы младший сын стал моряком, он в 1890 г. поступил на медицинский факультет Университета Кристиании (ныне — столица Норвегии Осло), но уже через два года оставил учебу. Руал решил, что не будет доктором. Уже несколько лет он думал о море, ему снились океаны, моря, киты, моржи, тюлени... В юные годы ему попала книга «Приключения Джона Франклина». С большим волнением следил он за трагически погибшей экспедицией английского путешественника Джона Франклина, пытавшегося на парусном судне пройти Северо-Западный путь из Атлантического океана до Берингова пролива. Эта книга стала его любимой, он даже вырезал портрет Франклина, вставил в рамку и повесил над своим столом. Молодой Руал все больше увлекался чтением книг о путешествиях.

Земля была мало исследована. Никто не знал, что находится на Северном и Южном полюсах, можно ли пройти на корабле вдоль северных берегов Америки или северных берегов Европы и Азии от Белого моря до Берингова пролива. На всех картах земного шара все, что находилось за Полярным кругом, было мало изучено. Таинственные области вечных льдов на севере и юге были покрыты неизвестностью. Но смелые, мужественные люди пытались проникнуть в эту неизвестность.

Погружаясь в книги, молодой Амундсен знакомился с этими отважными людьми — смелыми, решительными, выносливыми, которые не боялись лишений, голода и смерти. Руал невольно сравнивал себя с ними, он ясно представлял себе, каким должен быть полярный исследователь, — и он им будет! Он закалял себя, тренировался в ходьбе на лыжах, уходил в горы на целый день, проходил на лыжах без отдыха до двух десятков километров.

В норвежской печати появилась статья молодого норвежского ученого Фритьофа Нансена «На лыжах через Гренландию». Руал, которому в то время было 16 лет, даже подумывал попроситься в поход с Нансеном. Но он понимал, что был слишком молод и неопытен. После удачного возвращения Ф. Нансена и его команды из Гренландии герой Норвегии стал кумиром Руала. С восторгом провожал он в 1893 г. экспедицию Нансена к Северному полюсу на корабле «Фрам». В тот же год умерла мать Амундсена.

Находясь на военной службе, молодой человек не оставлял своей мечты и упорно тренировал тело и волю. Со своим старшим братом Леоном Руал прошел на лыжах Хардангерское плоскогорье, чуть не погибнув. После окончания военной службы Руал стал совершенно свободен в выборе жизненного пути. Он решил стать капитаном, чтобы научиться самому вести корабль. Но службу в море надо было начинать с матроса. Он прибыл в город Тёнсберг, откуда в Ледовитый океан на рыбный промысел и за тюленями отправлялись суда. Там ему приглянулась большая шхуна «Магдалена», отправлявшаяся на Шпицберген. Капитан шхуны взял его матросом. На этом судне Амундсен пережил все тяготы матросской жизни, особенно во время жестокого шторма. Три месяца, проведенные на «Магдалене», стали хорошей школой для молодого матроса. Затем он нанялся матросом на барк «Вальбор», где даже научился кулинарному делу. В 1895 г. Амундсен отправился во Францию для знакомства со страной и усовершенствования языка. Амундсен служил на других судах матросом, путешествуя в различные страны. Но он не забывал и о полярных путешествиях, а книги на различных языках читал свободно в оригинале. Служа на судне своего брата Густава, он постигал навигационные науки, чтобы сдать экзамен на штурмана. Густав помог ему попасть в экспедицию лейтенанта бельгийского флота де Герлаха, планировавшего научно-исследовательскую экспедицию в Антарктику, к магнитному полюсу. За год подготовки экспедиции, в которую де Герлах согласился взять Руала в качестве штурмана, Амундсену надо было сдать экзамен. Осенью 1896 г. он прибыл в Кристианию и блестяще сдал экзамен на штурмана. Теперь он мог идти штурманом на «Бельгике» в Антарктиду. Ему было 24 года.

В 1897 г. молодой штурман вошел в состав команды «Бельгики». В это время произошло крупное для Норвегии событие — из полярного похода вернулся Нансен со своим спутником Иогансеном, а затем и «Фрам» под командой О. Свердруп. Через несколько дней на борту «Бельгики» произошла первая встреча Амундсена с героем Норвегии Нансеном, капитаном Свердрупом и Иогансеном. Состоялась обстоятельная беседа опытных

норвежских полярников с де Герлахом о предстоящем плавании. Вскоре «Бельгика» подняла якорь, и молодой штурман Амундсен впервые вел корабль самостоятельно. Капитан де Герлах несколько изменил намеченный путь корабля. Ему хотелось до подхода к магнитному полюсу исследовать Огненную Землю, затем они подошли к Антарктике, изучали берега Земли Грохама. По инициативе Амундсена три участника экспедиции отправились вглубь Бранбентского острова, где они пережили все опасности путешествия в полярных районах. 3 марта 1898 г. «Бельгика» попала в ледовую ловушку, и не подготовленная к зимовке команда должна была провести здесь полярную зиму. Суровые условия жизни, цинга сделали свое дело. Несколько членов команды умерли, капитан де Герлах завещал команду кораблем Амундсену. Но пришел долгожданный момент освобождения из ледового плена, и «Бельгика», имеющая в трюме достаточное количество угля, отправилась в ближайший порт. В начале ноября 1899 г. шхуна вернулась в Антверпен, откуда и отправилась в плавание. Всего путешествие длилось около двух лет.

Прибыв в Кристианию, Амундсен опубликовал в газетах и журналах много статей об экспедиции на «Бельгике», став известным в Норвегии. За год жизни в столице он сдал экзамен на капитана, теперь он мог самостоятельно вести корабль в неведомые полярные края. Какие задачи он ставил перед собой? Во-первых, пройти Северо-Западным проходом из Атлантики в Тихий океан вдоль берегов Северной Америки; во-вторых, достичь Северного полюса, ведь попытка Нансена была неудачной; в-третьих, открыть Южный полюс.

Амундсен был убежден, что Северо-Западный проход существовал. Но встал вопрос: кто оплатит эту экспедицию? Государство, как правило, не финансировало такие экспедиции. У него было накоплено 10 тыс. крон, но этого было мало. И кто рискнет оплатить экспедицию, до которой 58 экспедиций были неудачными! Возникла идея предложить найти точное местоположение магнитного полюса в Арктике. Ведь после открытия магнитного полюса экспедицией Росса в 1831 г. он изменил свое местоположение, да и техника стала более совершенной. Для консультации он отправился к Нансену и рассказал ему о своих смелых планах и желании изучить магнитный полюс. Нансен сочувственно отнесся к этим планам. Но для изучения магнитного поля были необходимы определенные знания. После одной неудачной попытки поработать в Британской обсерватории, он обратился в Гамбургскую обсерваторию. Его приняли любезно, и после пяти месяцев работы он мог самостоятельно вести магнитные наблюдения.

Попрактиковавшись в двух других европейских обсерваториях, он вернулся в Норвегию.

Амундсену повезло: он случайно купил библиотеку на трех языках, в которой была собрана почти вся литература о Северо-Западном проходе, имеющиеся карты, планы предыдущих экспедиций. Эти книги помогли ему составить стройный план своей экспедиции, где он учел ошибки предшественников.

Во-первых, он возьмет маленькое судно с небольшой осадкой; во-вторых, ограничит число участников; в-третьих, будет искать проход в более южных широтах. В снаряжении экспедиции ему помог Нансен: он ознакомился с планом, дал ценные советы, одобрил приобретенные приборы. Выбор Амундсена пал на небольшую яхту «Йоа», приписанную к северному норвежскому городу Тромсё. Яхта была старая, 1872 г. постройки. Лет двадцать она ходила на рыбные промыслы в полярных водах. Но судно хорошо сохранилось, и его мореходные качества соответствовали требованиям.

Весной 1901 г. для испытания судна Амундсен плывал между Гренландией и Шпицбергенем, вел океанографические наблюдения по совету и программе Нансена. Все необходимые усовершенствования яхты были сделаны на верфи в Тромсё. В мае 1901 г. яхту перевели в Тронхейм, где Амундсен проводил тщательную подготовку к плаванию. На полученные в кредит деньги трех коммерсантов из города Халден и подаренную сумму от своей тетушки Амундсен закупил запасы продовольствия на 5 лет, несколько тысяч тонн горючего, прекрасное снаряжение, одежду, обувь. Не забыл и товары для эскимосов, с которыми он рассчитывал встретиться в пути.

Около года подбирал Амундсен членов команды и остановился на шестерых — опытных, смелых, не боявшихся поставить на карту жизнь ради достижения цели. Нансен дал добро на выход яхты в море. Но стали распространяться слухи, что была задумана авантюра, кредиторы заволновались и начали требовать возврата денег. И тогда Амундсен и команда решили выйти из гавани ночью до прихода кредиторов за деньгами. При встрече в Мельвильской бухте с первыми льдами яхта с честью выдержала их натиск. К середине августа «Йоа» вышла в Ланкастерский залив и дошла до острова Бичи. Далее уже ни одно судно ранее не продвигалось. Продвижение судна на запад по совершенно неизведанным местам было полно опасностей, яхта шла буквально на ощупь. Там же Амундсен определил местоположение магнитного полюса. Команде пришлось пережить и страш-

ный шторм, и пожар в машинном отделении, временами двигались в тумане среди скал, но «Йоа» уверенно шла на запад.

9 сентября корабль подошел к Земле короля Вильгельмса. Часть проливов была свободна ото льда. Наконец была найдена удобная бухта для предстоящей зимовки. Здесь был построен небольшой домик для магнитных наблюдений. Для будущей зимовки запасались мясом диких оленей и гусей, которое хранили вне помещений. Недалеко от места расположения команды в 1840-е годы от холода и голода погибла экспедиция Франклина, и Амундсен, прекрасно зная судьбу этой экспедиции, не переставал удивляться, почему эти люди тогда погибли от голода. Вскоре произошла встреча с аборигенами-эскимосами, с которыми сразу же были установлены дружеские отношения. Эскимосы даже построили 50 эскимосских «иглу» — хижин из льда и снега, в которых поселилось около 200 человек. Девять месяцев команда дружно жила бок о бок с эскимосами. Благодаря этому мир уже тогда узнал о жизни этого народа, а члены команды выменивали на мелочи разные этнографические экспонаты для норвежских музеев. Но основной была работа команды по определению и исследованию магнитного поля, регулярно велись метеорологические наблюдения. Каждый день вся команда неустанно трудилась, так как руководитель экспедиции Амундсен считал безделье злом во время зимовки.

Весной 1904 г. льды в бухте не разошлись, и команда была вынуждена зимовать второй год. Весной 1905 г. было значительно теплее, и 13 августа яхта снялась с якоря и под прощальные крики эскимосов вышла из гавани.

Далее на Запад «Йоа» шла по совершенно неизвестным европейцам морским проливам. Это были очень тревожные для капитана дни, так как неправильный выбор пути мог привести к гибели, а открытой водой в тех местах можно было идти только месяца полтора. И Амундсен выбирал южные проливы. 26 августа они вышли в открытое море. И сразу же известие — корабль в море! Итак, Северо-Западный проход найден! Цель достигнута! Они первыми прошли из Атлантического океана в Тихий!

Амундсен посетил первое встреченное китобойное судно из Сан-Франциско. Дальнейшие воды были свободны ото льда. Встречные суда приветствовали маленькую яхту. Но льды после острова Гершеля все же препятствовали дальнейшему продвижению, и команде пришлось зимовать в третий раз. Построили дом из плавника, обсерваторию, и началась рутинная работа. Норвежцы были не одиноки, 11 судов вмерзло во льды. Амундсен отправился к месту расположения телеграфа, чтобы сообщить в Норвегию радостный итог экспедиции. Это путешествие к телеграфу

заняло у него 5 месяцев. 1 августа яхта вышла на Запад и подошла к городу Ном, где им был оказан восторженный прием.

По возвращении из экспедиции в Норвегию Амундсен активно путешествовал по странам Европы и Америки. Он был и гостем России. Его принимало Русское географическое общество в Санкт-Петербурге, Амундсен выступил с докладом об экспедиции на французском языке в помещении Офицерского собрания армии и флота (Литейный пр., 20).

Теперь надо было осуществить план № 2 — поход к Северному полюсу, и этот проект он обсуждал с Нансеном. Экспедиция финансировалась щедро и государством, и частными лицами и была рассчитана на семь лет. Для плавания был выбран нансеновский «Фрам». Команда состояла из 20 человек. Осенью 1909 г. все было готово к отплытию. Но в сентябре 1909 г. в Норвегию поступило известие, что адмирал Пири достиг Северного полюса. Для Амундсена это было горькая новость, но он не отказался от плана, а в мыслях уже открыл Южный полюс.

План похода «Фрама» был изменен. В Англию на имя капитана Скотта, который в то время также собирался идти к Южному полюсу, была послана телеграмма. От Мадейры «Фрам» направился к мысу Горн и далее в Антарктику к бухте Китовая. Амундсен еще ранее наметил место зимовки. Для зимовки был построен зимний домик. Команда была хорошо снабжена всем необходимым. Амундсен разработал план дороги к полюсу. По его плану создавались продовольственные склады: первый на 80° южной широты, далее через каждые 100 км. Путь шел по 163-му западному меридиану. Склады отмечались вехами. Устанавливая веху за вехой, шест за шестом, люди шли по ледяной пустыне, чтобы обеспечить более легкий путь к полюсу. Одновременно готовились к зимовке. Но в это время в бухте оказалось судно капитана Скотта «Терра Нова», которое вскоре покинуло ее. Сам капитан Скотт находился в 600 км от норвежской базы и тоже готовился к походу на Южный полюс. Ошибкой Скотта было то, что он взял с собой пони, на которых рассчитывал везти сани с продовольствием, а у Амундсена были хорошо обученные собаки, привыкшие к суровым полярным условиям. Началась зимовка в Антарктике, она оказалась более трудной, чем в Арктике. Но Амундсен не давал своей команде сидеть без дела. Он писал в своем дневнике: «Победа ожидает того, у кого все в порядке, и это называется удачей». Для похода на Южный полюс Амундсен взял с собой четырех членов команды, остальные были заняты на базе не менее важными делами по сбору различного рода данных.

20 октября, в день начала весны в Южном полушарии, группа вышла в поход. Скотт отправился в ноябре. Трое нарт, упряжки с собаками, пять норвежцев двинулись в путь строго по 163-му меридиану. По пути их ждали склады, проходили по 30–40 км в день. Собак сытно кормили, чтобы обратный путь был легче, ставили ледяные гурии из глыб льда и снега высотой 2 метра. Путь был не из легких: подъемы, трещины, горы, которые имели крутые подъемы, метели, вынужденные убийства верных собак. В этих местах человек никогда не бывал, и экспедиция отмечала на карте новые пункты — горы, которые получали в качестве названий имена норвежских полярников, в первую очередь Нансена и участников похода, а также названия, отражавшие то, что людям пришлось пережить: «Чертов ледник», «Ворота ада» и др. 14 декабря они находились на широте 89°45'. До полюса оставалось 28 километров! Утром погода была великолепная, шли обычным порядком и оказались на Южном полюсе. На полюсе норвежцы провели 36 часов. Задача выполнена. Они поставили на полюсе палатку и подняли норвежский флаг. В палатке оставили письмо на имя норвежского короля, письмо Скотту и все расписались на деревянной доске. Но дорога обратно тоже была нелегкой. 26 января 1912 г. экспедиция дошла до базы, «Фрам» был уже в бухте. Судьба экспедиции Скотта была печальной.

Руала Амундсена встретили в Норвегии как национального героя. Но теперь он думал добраться до Северного полюса, провести там научные наблюдения. Началась подготовка к экспедиции. Находясь в Германии, он впервые увидел самолет. Теперь у него возник план использовать самолет для изучения Арктики. Амундсен принялся изучать летное дело и летом 1914 г. сдал экзамен на гражданского летчика. Обучались летному делу и члены его команды.

Начало Первой мировой войны нарушило планы. Но Амундсен не оставлял задуманного. В 1916 г. он построил судно по типу «Фрама», оно получило имя «Мод». 24 июня 1918 г. «Мод» вышел из столицы Норвегии и направился к северу, в самую северную гавань Норвегии — Вардё, а затем в Ледовитый океан. Вскоре судно достигло Югорского Шара. Там Амундсен встретил радиста Геннадия Олонкина. Он знал английский и языки северных народов. Олонкин стал членом экспедиции, связывался с радиостанциями в России. От Югорского Шара «Мод» пошла в Карское море. Начался трудный дальний путь по Северо-Восточному проходу вдоль северных берегов Азии. Льды в Карском море были непроходимыми, и «Мод» стала на зимовку у восточного берега Таймырского полуострова. Следующей

весной «Мод» прошла пролив между Новосибирскими островами и материком, но и здесь их схватили льды, и 23 сентября 1919 г. они снова зазимовали. Вторая зимовка прошла спокойно, члены команды занимались сбором научных материалов с ближних берегов Сибири. Там же они познакомились с чукчами. В первых числах июля 1920 г. судно двинулось на восток, обогнуло мыс Дежнева и вышло в Берингов пролив. Так Амундсен впервые совершил кругосветное плавание в северных полярных водах, пройдя на судне по Северо-Западному и Северо-Восточному проходам. Капитан направил судно в город Ном. В его планы входило вмерзнуть в лед и начать дрейф в полярном бассейне. В 1920 г. он вышел в море, но корабль был снова зажат льдами, состоялась третья зимовка. В августе 1921 г. «Мод» прибыла в Сиэтл, где ее надо было поставить на ремонт.

Мечта Амундсена покорить Арктику с помощью самолета не покидала его. Он купил самолет и хотел полететь до Шпицбергена. Ему предложили взять еще три самолета на поплавах. Он поверил обещаниям мошенников, которые от имени Амундсена одалживали деньги. Популярность Амундсена в мире падала. Но один из почитателей, американец Линкольн Эльсворт, предложил ему купить два самолета и полететь вместе с полярником к Северному полюсу. Были куплены два современных самолета типа «Дорнье Валь». Все участники полета собрались на Шпицбергене, и в мае 1925 г. оба самолета вылетели. Но на обоих самолетах постоянно происходили поломки, были неудачные посадки. Нечеловеческими усилиями команды спасали самолеты ото льдов, и все-таки на одном самолете удалось взлететь и добраться до Шпицбергена, где их обнаружило норвежское рыболовецкое судно и отбуксировало в порт Кингсбей. Об этом путешествии Амундсен и Эльсворт выпустили книгу «По воздуху до 88° северной широты».

Но и эти трудности не охладили пыл Амундсена. Теперь в Арктику на дирижабле! Он задумал лететь со Шпицбергена через Северный полюс до мыса Барроу и далее до города Ном. Вместе с Эльсвортом он купил дирижабль итальянского производства, который называли «Норге» (Норвегия). Они пригласили участвовать в экспедиции конструктора дирижабля — итальянца Ульберто Нобиле. В экспедиции были не только норвежцы, но пять итальянских механиков. Дирижабль пролетел из Италии над Европой, сделав остановку в Германии и СССР, в окрестностях Ленинграда. Оттуда прямо на Шпицберген, где его уже ждали Амундсен и Эльсворт. В то же время американский летчик Ричард Бэрд достиг на самолете Северный полюс и через 16 часов вернулся. Но это было лишь спортивное достижение, а не научный полет.

В 8 часов 50 минут 11 мая 1926 г. «Норге» вылетел в направлении к Северному полюсу и 12 мая в 1 час 25 минут достиг его. На северную точку земного шара были сброшены три национальных флага: норвежский, американский и итальянский. Теперь дирижабль летел к мысу Барроу и не без трудностей достиг предместья города Ном.

Р. Амундсен за свою жизнь осуществил все свои мечты. Теперь он решил обобщить полученные результаты. Но весной 1928 г. пришло известие, что инженер Нобиле на своем новом дирижабле решил лететь к Северному полюсу. На борту были в основном итальянцы, за исключением шведа Мальмгрена и чеха проф. Бегунк. Вылетели они со Шпицбергена, из Кингсбея, достигли Серного полюса, и на обратном пути их поглотил туман, дирижабль столкнулся с айсбергом и развалился. Нобиле и ряд членов команды упали на лед. У них оказалась радиостанция. Мир узнал о катастрофе. На спасение экспедиции были отправлены самолеты, суда, в том числе советские ледоколы «Красин» и «Малыгин». Амундсен получил приглашение от норвежского военного министра помочь в поисках экспедиции. Он согласился, и на французском самолете «Латам» вылетел на север Норвегии, а 18 июня вечером — на Шпицберген. Через 5–6 часов самолет должен был быть там. Погода была штормовой. С самолета сообщили, что все в порядке. Но вдруг связь оборвалась... и не возобновилась. Прошло несколько месяцев, и 31 августа был обнаружен поплавок от гидроплана, принадлежавшего самолету «Латам». Никому до сих пор неизвестно, что случилось. Норвежский полярный исследователь Руал Амундсен погиб на боевом посту.

* * *

¹ Амундсен Р. Моя жизнь. М.: Гос. изд-во географ. лит., 1959. 165 с.

² Яковлев А. Руал Амундсен. 1872–1928. М.: Молодая гвардия, 1957. 222 с.

³ Amundsen R. Nordvestpassasjen. Beretning om “Gjøa-Ekspedisjonen. 1903–1907”. Oslo: Gyldendal Norsk-Forlag, 1972. 321 S.

⁴ Holt Kåre. Kapløpet // Gyldendal Norsk Forlag. Oslo, 1974. 271 S.



Рис. 1. Ф. Нансен, Лив (дочь Нансена), Р. Амундсен.
Вашингтон, 1917 г., после получения лицензии
на снабжение экспедиции Р. Амундсена на судне «Мод» (“Maud”)



Рис. 2. Руал (Руальд) Амундсен. 1906 г.



Рис. 3. Судно «Йоа» («Gjøa») на рейде в Осло, 1903 г.

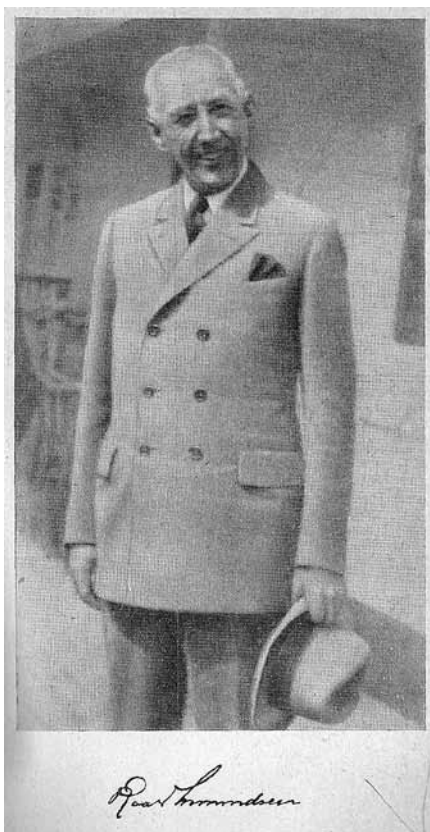


Рис. 4. Р. Амундсен



Рис. 5. Палатка Амундсена на Южном полюсе

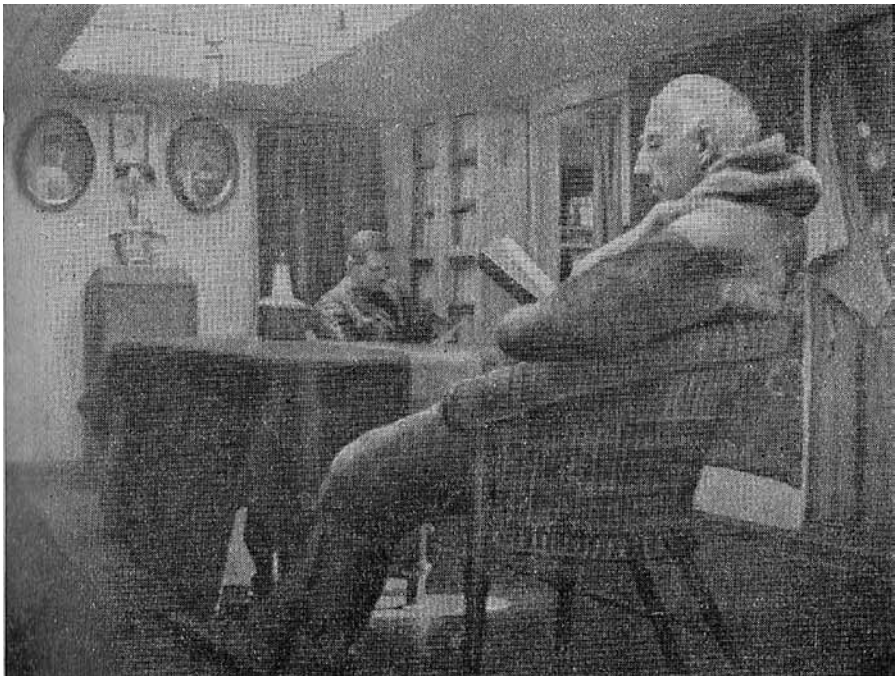


Рис. 6. В кают-компани на «Мод» во время плавания
Северо-Восточным проходом. 1918 г.



Рис. 7. Команда на «Йоа», сфотографирована в Ном (Nome), Аляска, 1906 г.
Первый ряд, слева направо: Р. Амундсен, Педер Ристведт (Peder Ristvedt),
Адольф Линдстрём (Adolf Lindstrøm), Хельмер Хансен (Helmer Hansen).
Второй ряд, слева направо: Годфред Хансен (Godfred Hansen),
Антон Люнд (Anton Lund), двое справа — помощники