

Э. Шеклтон

# В СЕРДЦЕ АНТАРКТИКИ





Великие британские экспедиции

Эрнест Генри Шеклтон

**В сердце Антарктики**

«Паулсен»

1909

## **Шеклтон Э.**

В сердце Антарктики / Э. Шеклтон — «Паулсен»,  
1909 — (Великие британские экспедиции)

ISBN 978-5-98797-091-1

Написанная популярным языком, книга «В сердце Антарктики» содержит интересные и ценные сведения об особенностях природы и животного мира южного полярного континента. Эта познавательность в сочетании с описаниями множества захватывающих опасных приключений, пережитых путешественниками на суше, на глетчерных льдах и в морях Антарктики, делает труд Э. Шеклтона одним из увлекательных произведений полярной географической литературы. Издание дополнено дневниками известного австралийского исследователя и фотографа Фрэнка Хёрли, участника многих антарктических экспедиций. На русском языке публикуются впервые.

ISBN 978-5-98797-091-1

© Шеклтон Э., 1909

© Паулсен, 1909

## Содержание

Предисловие	8
Часть I	13
Первые приготовления к экспедиции	13
Личный состав экспедиции	30
Первый этап	36
Часть II	42
От Литтелтона до Южного полярного круга	42
Попытка достичь Земли короля Эдуарда VII	61
Выбор места зимовки	73
Выгрузка запасов и снаряжения	86
Пурга. Отплытие «Нимрода»	100
Часть III	106
Завершение постройки дома	106
Первые дни на зимовке	115
Конец ознакомительного фрагмента.	119

# Эрнест Генри Шеклтон

## В сердце Антарктики

© Перевод дневников Ф. Хёрли А. Гумерова

© 2014 by Paulsen. All Rights Reserved.

\* \* \*

Дорогие друзья!

Перед вами лучшая книга знаменитого полярного исследователя Эрнеста Шеклтона – человека, обладавшего удивительным талантом руководить людьми в самых отчаянных условиях. Его команда верила в него, как в бога, и он всегда оправдывал эти надежды.

В описанном на страницах книги путешествии на «Нимроде» Шеклтон мог впервые в истории человечества достичь географического Южного полюса, однако повернул назад, не став рисковать жизнями товарищей. «Живой осел лучше мертвого льва» – писал он жене, но жизнь Шеклтона свидетельствует о том, что меньше всего он заботился о личной безопасности. Для него было важно другое: забота о вверившихся ему людях, восторг от встречи с неизведанными местами, слава первооткрывателя. Не был Шеклтон безразличен и к финансовому успеху – однако при этом он в прямом смысле посвятил себя полярным экспедициям, не понимавшим никакой прибыли...

Кстати, если не считать лекций о путешествиях, то единственным успешным в финансовом отношении проектом в жизни Шеклтона была именно эта книга, «В сердце Антарктики». Она была впервые опубликована в Лондоне, в 1909, и выдержала множество переизданий на различных языках. На русском полная версия книги выходила лишь однажды – в 1957 году.

Безусловно, труд этот далек от беллетристики. Он весьма обстоятелен: автор подробно описывает снаряжение, организацию и ход экспедиции. Однако мало того, что все это интересно само по себе: с этих серьезных страниц явственно проглядывает личность автора – его неизменная бодрость, любовь к жизни, симпатия к товарищам. И хотя после завершения экспедиции на «Нимроде» прошло больше ста лет, нам по-прежнему есть чему поучиться у Шеклтона. Нам всем – не только любителям путешествий.

P.S. Мы позволили себе дополнить книгу «В сердце Антарктики» еще одним интересным текстом: дневниками австралийца Фрэнка Хёрли, фотографа, участвовавшего в экспедиции Шеклтона на «Эндуранс». Судьба этих дневников причудлива и описана во вступлении к ним. Пока же отметим лишь, что дневники эти, насколько нам удалось выяснить, никогда еще не были обнародованы.

*Фредерик Паулсен, издатель*

Уважаемые читатели!

Перед вами – вторая книга серии, посвященной легендарным британским первопроходцам-полярникам, которую совместно представляют концерн «Шелл» и издательство «Паулсен».

«В сердце Антарктики» – книга известного британского полярного исследователя Эрнеста Генри Шеклтона, участника четырех антарктических экспедиций.

Личность Шеклтона хорошо известна в Великобритании. Так, в опросе «100 величайших британцев», проводимом в 2002 году, Шеклтон занял 11-е место. Еще при жизни исследова-

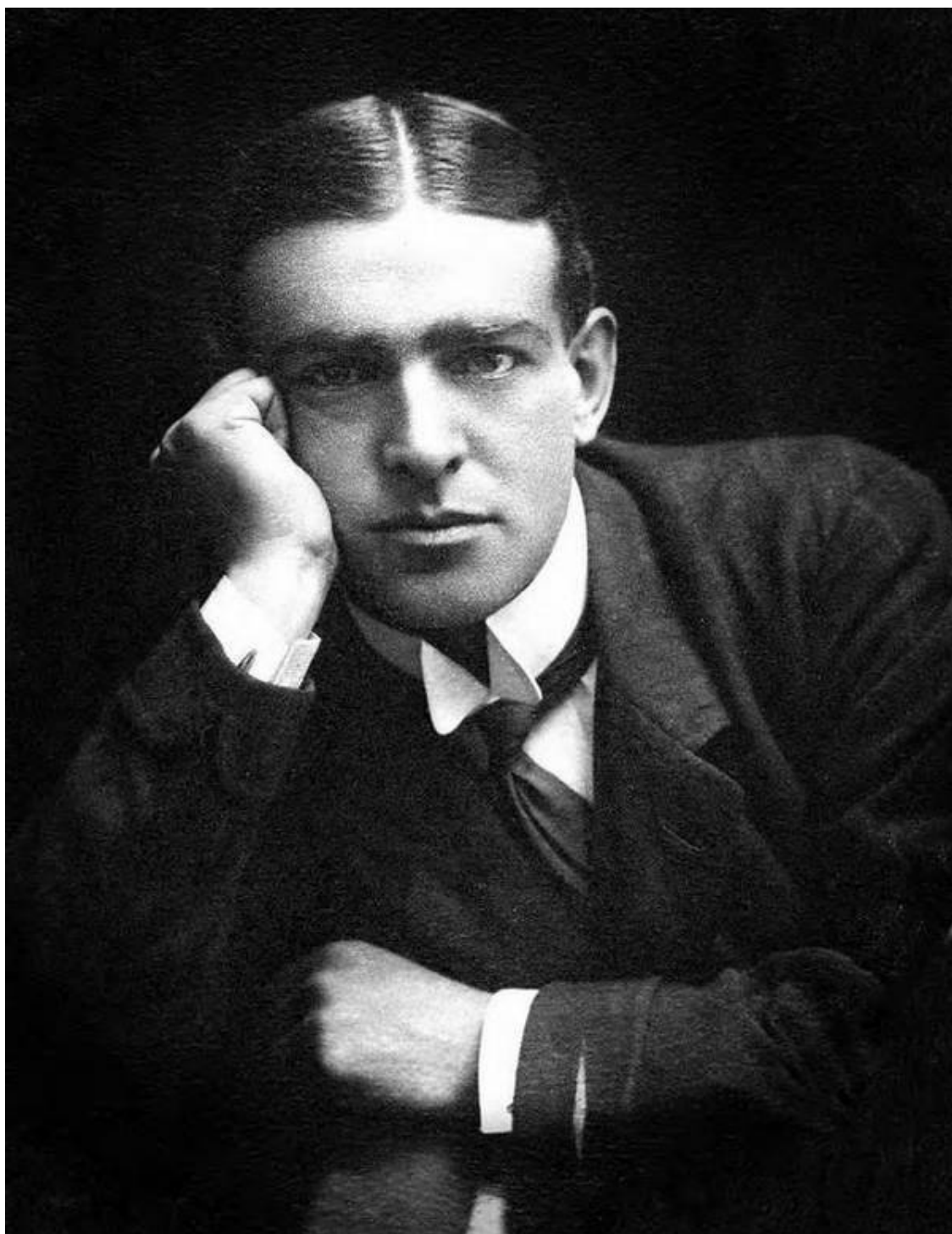
тель был известен в России. В 1909 г. по приглашению Русского географического общества Шеклтон посетил Санкт-Петербург, где его удостоил аудиенции Николай II.

«В сердце Антарктики» впервые была переведена на русский язык еще в 1935 году, и лишь единожды переиздана в 1957 году. Спустя больше 50 лет книга выходит вновь и приурочена к проведению Перекрестного Года культуры Великобритании и России.

Отрадно, что книга издается при поддержке Русского географического общества, имеющего давние традиции международного сотрудничества, в том числе с британскими исследователями. Уверен, что книга Эрнеста Генри Шеклтона займет достойное место на книжной полке всех, кто интересуется героическими страницами в истории освоения человечеством полярных областей нашей планеты.

Желаю вам увлекательного чтения!

*Оливье Лазар, председатель концерна «Шелл» в России*



*Сэр Эрнест Генри Шеклтон*

## Предисловие

Научные результаты экспедиции не могут быть подробно освещены в этой книге. Статьи специалистов, участвовавших в экспедиции, с обобщающими сведениями о работе, проделанной в области геологии, биологии, магнитных наблюдений, метеорологии, физики и т. д., помещены в приложении<sup>1</sup>. В этом же предисловии я хочу указать на важнейшие стороны работы экспедиции в области географии.

Мы провели зиму 1908 года в проливе Мак-Мёрдо, на двадцать миль (32,2 км) севернее места зимовки «Дискавери». Осенью одна партия совершила восхождение на Эребус и обследовала его кратеры. В течение весны и лета 1908–1909 гг. с зимовки вышли три санные партии. Одна направилась к югу и дошла до самой южной точки, достигнутой кем-либо из людей до сего времени; другая впервые в мире достигла Южного магнитного полюса, третья исследовала горные хребты к западу от пролива Мак-Мёрдо.

Южная санная партия водрузила британский государственный флаг на 88°23' ю. ш., на расстоянии 100 географических миль (185 км) от Южного полюса. Эта партия из четырех человек установила, что к югу от пролива Мак-Мёрдо между 82-й и 86-й параллелями находится большая горная цепь, которая тянется в юго-восточном направлении. Установлено также, что большие горные хребты продолжают на юг и на юго-запад и что между ними лежит один из величайших в мире ледников, ведущий в глубь материка к плоскогорью. Высота этого плоскогорья на 88° ю. ш. более 11 000 футов (3353 м) над уровнем моря. По всей вероятности, плоскогорье продолжается и за Южным полюсом, простираясь от мыса Адэр до полюса. Засечки и углы новых гор на юге и большого ледника нанесены на карту приблизительно правильно, учитывая несколько грубые методы определения, неизбежные в тех условиях.

Загадка Великого ледяного барьера нами не разрешена. По моему мнению, вопрос о его образовании и протяженности не может получить окончательного ответа, пока специальная экспедиция не обследует линию гор вокруг южной оконечности Барьера. Нам удалось пролить лишь некоторый свет на строение Барьера. На основании наблюдений и измерений можно сделать предварительное заключение, что он преимущественно состоит из снега. Исчезновение бухты Воздушного шара<sup>2</sup> в результате откалывания части Великого ледяного барьера говорит о том, что отступление Барьера, которое наблюдалось со времени плавания сэра Джеймса Росса в 1842 году, продолжается и до сих пор.

Росс, Джеймс Кларк (1800–1862) – английский полярный исследователь. В 1818–1821 годах участвовал в нескольких арктических экспедициях своего соотечественника Уильяма-Эдварда Парри по отысканию Северо-западного прохода – морского пути вдоль северных берегов американского континента. В 1829–1833 годах участвовал в экспедиции своего дяди Джона Росса. Вместе с этой экспедицией перенес три тяжелые зимовки в полярных льдах пролива Ланкастера (архипелаг Парри); в 1831 году открыл Северный магнитный полюс. В 1839–1843 годах совершал плавание в Антарктику на судах «Эребус» и «Террор». Во время первого плавания Росс открыл в южной части Тихого океана далеко вдающееся на юг водное пространство (море Росса), участок побережья Антарктиды – Землю Виктории, два вулкана – Эребус

---

<sup>1</sup> Статьи специалистов антарктической экспедиции Шеклтона, данные в приложении к английскому изданию книги «В сердце Антарктики», в этом русском издании не публикуются. – Прим. ред.

<sup>2</sup> «Бухта Воздушного шара» – углубление в шельфовом леднике Росса у 164° з. д. было открыто первой экспедицией английского исследователя Роберта Скотта на «Дискавери» в январе 1902 года. Здесь Р. Скотт и Э. Шеклтон совершили подъем на привязном воздушном шаре на высоту 200 м для осмотра внутренней части окраины ледника.



(действующий) и Террор. Дальше к югу путь судам преградила высокая – до 100 м высотой – ледяная стена (Барьер Росса, Великий ледяной барьер). В последующее плавание Росс проследил направление Барьера к востоку на протяжении 200 км и достиг 78°10' ю. ш. – точки, до него никем не посещавшейся, отметил разрушение ледяного барьера. В третье плавание Росс исследовал берег Земли Луи Филиппа и открыл остров Росса.

На 163-м меридиане определенно находится возвышенная, покрытая снегом земля, так как мы видели там склоны и пики, сплошь покрытые снегом. Однако мы не заметили обнаженных скал и не имели возможности промерить глубину снежного покрова в том месте, поэтому не могли сделать окончательного вывода.

Результатом путешествия, предпринятого Северной партией, является достижение Южного магнитного полюса. По данным наблюдений в самой точке полюса и в ближайших окрестностях, он находится в 72°25' ю. ш., 155°15' в. д. Первая часть этого путешествия была проделана вдоль береговой линии Земли Виктории, причем были открыты новые вершины, ледники и ледниковые языки, а также два небольших островка. На всем протяжении пути вдоль берега произведена тщательная триангуляция и на существующей карте сделан ряд исправлений.

Исследование Западных гор, проделанное Западной партией, пополнило сведения по топографии, а в некоторой степени и по геологии, этой части Земли Виктории.

Другой важный результат экспедиции в области географии – открытие нового участка береговой линии протяженностью в 45 миль (72,4 км), идущей от мыса Северного сначала в юго-западном, а затем в западном направлении.

Во время обратного плавания «Нимрода» мы предприняли тщательные поиски, подкрепившие господствующее мнение о том, что Изумрудный остров, острова Нимрода и остров Догерти не существуют. Все же я против удаления их с карты без дополнительных исследований. Возможно, что они расположены где-нибудь по соседству. Поэтому лучше оставить их на карте, пока не будет абсолютно точно доказано, что это ошибка.

Я хотел бы выразить здесь искреннюю благодарность тем великодушным людям, которые поддержали экспедицию в ее начальной стадии. Первые шаги к организации экспедиции стали возможны благодаря мисс Доусон Ламтон и мисс Э. Доусон Ламтон, которые и позднее оказывали экспедиции помощь во всем, что было в их силах. М-р Уильям Бирдмор (Паркхед, Глазго), м-р Дж. Э. Мак-Лин Бакли (Новая Зеландия), м-р Кэмпбел Мак-Келлар (Лондон), м-р Сидней Лисот (Сомерсет), м-р Э. М. Фрай (Бристоль), полковник Эликзендер Дэвис (Лондон), м-р Уильям Белл (Пенделл Корт, Сэррей), м-р Х. Х. Бартлетт (Лондон) и другие наши друзья оказали экспедиции щедрую финансовую помощь. Мне хочется также поблагодарить тех, кто дал свое поручительство за большую часть расходуемых нами денег, и правительство за его субсидию в 20 000 фунтов, благодаря которой я смог выкупить эти гарантии. Ценной поддержкой мы обязаны сэру Джеймсу Миллсу, главному директору «Юнион стим шип компани» в Новой Зеландии. Симпатия и щедрость, проявленные правительствами и жителями Австралии и Новой Зеландии, останутся одним из счастливейших воспоминаний у всех участников экспедиции.

Я выражаю также признательность торговым и промышленным фирмам, которые пошли навстречу нашим нуждам, обеспечив нас продуктами самого высшего качества и чистоты.

Что касается самой книги, то я считаю себя обязанным д-ру Х. Р. Миллю за вводную статью<sup>3</sup>, м-ру Эдуарду Саундерсу (Новая Зеландия) за то, что он не только помогал мне в качестве

<sup>3</sup> Милль, Хью Роберт (1861–1950) – английский ученый, географ и геофизик, секретарь Лондонского географического общества, крупный знаток истории исследования Антарктики, автор ряда книг, в том числе «Завоевание Южного полюса» и подробной биографии Шеклтона. Вводная статья – исторический обзор плаваний в Антарктику до Шеклтона, – за которую

секретаря, но взял на себя значительную часть работы, оказав мне ценную помощь в литературной обработке книги и во многом другом, а также моему издателю м-ру Уильяму Хейнеману за его любезную помощь и содействие.

Я выражаю благодарность членам экспедиции, написавшим статьи для приложения к этой книге. Особо упоминаю профессора Т. В. Эджуорта Дэвида, изложившего историю северного похода, и м-ра Джорджа Марстона, художника экспедиции, которому принадлежат цветные иллюстрации, рисунки и часть таблиц в этой книге<sup>4</sup>.

Я воспользовался дневниками ряда членов экспедиции для получения сведений о событиях, происшедших во время моего отсутствия. Представленные в книге фотографии отобраны из нескольких тысяч снимков, сделанных Брокльхёрстом, Дэвидом, Дэвисом, Дзем, Дэнлопом, Харбордом, Джойсом, Макинтошом, Маршаллом, Моусоном, Мёрреем и Уайлдом – зачастую в крайне тяжелых условиях.

Что касается ведения дел экспедиции во время моего пребывания в Антарктике, я хотел бы отметить работу моего зятя, м-ра Херберта Дормана (Лондон), м-ра Дж. Дж. Кинсей (Крайстчёрч, Новая Зеландия) и м-ра Альфреда Рейда, управляющего делами экспедиции, чья работа все время была столь же ревностной, как и эффективной.

Наконец, я должен сказать об участниках экспедиции, труд и энтузиазм которых обеспечили успех экспедиции в той мере, как об этом говорится на последующих страницах. Моя благодарность к ним не может быть выражена словами. Я очень хорошо понимаю, что без их преданности делу, без их товарищеского сотрудничества ни одна из работ экспедиции не могла увенчаться успехом.

*Эрнест Г. Шеклтон*  
*Лондон, октябрь 1909 г.*



---

благодарит Х. Милля Шеклтон, в настоящем издании не публикуется.

<sup>4</sup> В данном издании цветные рисунки Марстона не приводятся.



Марстон



Дэвид



Моусон



Маккей



Шеклтон



Адамс



Уайлд



Маршалл



Мюррей



Армитадж



Робертс



Макинтош



Джойс



Брокльхёрст



Дэй



Пристли

## **Часть I**

### **Цели и задачи экспедиции. Подготовка снаряжения. Участники. Отплытие**

#### **Первые приготовления к экспедиции**

Люди отправляются в дальние, неведомые страны по разным причинам: одних побуждает к тому любовь к приключениям, других – неутолимая жажда научного познания, третьих, наконец, увлекают с проторенных путей манящие голоса эльфов, таинственность и очарование неизвестного. Что касается меня, то, я думаю, комбинация всех трех этих причин побудила меня еще раз попытаться счастья на скованном льдами юге. Перед тем, участвуя в экспедиции на «Дискавери», я заболел и был отправлен домой до ее окончания, потому-то меня не оставляло желание во что бы то ни стало ближе узнать этот огромный континент, расположенный среди снегов и ледников Антарктики. В самом деле, полярные области покоряют сердца живших там людей особым образом, что едва ли понятно тому, кто никогда не покидал пределов цивилизованного мира. Помимо этого, я был убежден, что результаты научных исследований оправдают экспедицию, проведенную по намеченному мною плану.

Экспедиция «Дискавери» привезла в свое время огромный научный материал и в некоторых важных областях науки дала ценнейшие результаты, но я полагал, что следующая экспедиция может продвинуть дело еще дальше. Экспедиции «Дискавери» изучила огромную цепь гор, тянущуюся с севера на юг, от мыса Адэр до  $82^{\circ}17'$  ю. ш., но куда направляется далее этот хребет, к юго-востоку или прямо на восток, и продолжается ли он на значительное расстояние, не было выяснено, а потому не были определены и южные границы равнины Великого ледяного барьера. Беглый взгляд, брошенный нами на Землю короля Эдуарда VII с борта «Дискавери», не позволял сказать ничего определенного относительно природы и протяженности этой земли, и тайна ледяной стены Великого барьера оставалась невыясненной. Точно также весьма существенным для науки было бы получить хотя бы некоторые сведения относительно движения ледяного покрова, образующего Барьер. Затем мне хотелось выяснить также, что находится за этими горами южнее широты  $82^{\circ}17'$  и поднимается ли там антарктический материк также в виде высокого плоскогорья, подобного тому, которое было найдено капитаном Скоттом за Западными горами. Многое следовало еще сделать и в области метеорологии. Эти работы имели особое значение для Австралии и Новой Зеландии – ведь на метеорологические условия этих стран антарктический материк оказывает значительное влияние. При всей бедности фауны Антарктики видами животных зоология этой области также представляла интерес. Особое внимание я хотел обратить на минералогические исследования, помимо общих геологических. Изучение южного полярного сияния, атмосферного электричества, приливных течений, гидрологии, воздушных течений, образования и движения льдов, вопросов биологических и геологических – все эти задачи представляли собою безгранично обширное поле исследований, и организация экспедиции с этими целями вполне оправдывалась бы уже из чисто научных соображений, независимо от желания достигнуть возможно более высоких широт.

Затруднения, встречающиеся большинству людей, которые пытаются организовать экспедицию, это прежде всего затруднения финансовые, и мне с ними пришлось также в первую очередь столкнуться. Снаряжение и отправка антарктической экспедиции требуют затраты не одной тысячи фунтов стерлингов, притом без надежды скоро вернуть их обратно и даже с полной вероятностью, что их вообще не удастся вернуть. Я составил смету возможно более экономную как в смысле снаряжения судна, так и в смысле личного состава экспедиции, но,



несмотря на все мои усилия, мне более года не удавалось получить необходимой суммы. Я обращался за содействием к богатым людям, доказывал, как только умел, всю важность предполагаемых исследований, но денег получить не мог. Одно время мне даже казалось, что придется совсем бросить это предприятие. Однако я продолжал настойчиво хлопотать и в конце 1906 года получил некоторые обнадежившие меня обещания финансовой поддержки от нескольких своих личных друзей. Тогда я сделал еще одну попытку, и к 12 февраля 1907 года мне было обещано уже достаточно денег, чтобы я мог заявить окончательно об отправлении экспедиции на Юг. На деле, впрочем, некоторые из этих обещаний не могли быть выполнены, и как раз к моменту отплытия экспедиции из Англии мне пришлось столкнуться с большими финансовыми затруднениями. Только когда я прибыл в Новую Зеландию и правительства Новой Зеландии и Австралии с готовностью оказали мне щедрую помощь, финансовое положение экспедиции стало более удовлетворительным.

В марте 1907 года я набросал в статье, напечатанной в лондонском «Географическом журнале», общий план работ экспедиции. Позднее этот план пришлось во многом изменить, как того потребовали обстоятельства. Замысел был таков: экспедиция должна выйти из Новой Зеландии в начале 1908 года; судно доставит ее на антарктический континент, где предполагалась зимовка, выгрузит весь состав экспедиции, запасы и затем вернется. Устраняя зимовку на судне во льдах, я, таким образом, делал ненужной организацию вспомогательной экспедиции с особым судном, так как то же самое экспедиционное судно могло прийти на следующее лето и забрать нас.

*«Береговой отряд экспедиции, – писал я, – состоящий из 9–12 человек, обладая надлежащим снаряжением, должен разделиться на три отдельные исследовательские партии, которые отправятся в путь весной. Одна из них пойдет на восток и, если будет возможно, выйдет к земле, известной под названием Земли короля Эдуарда VII. Далее партия должна будет пройти на юг вдоль берега, если он поворачивает в этом направлении, или соответственно – на север, и вернется, когда признает это необходимым. Вторая партия направится на юг тем же самым путем, каким шла Южная санная партия экспедиции «Дискавери». Ей надо будет держаться километрах в 25–30 от берега, чтобы избежать передвижения по неровному льду. Третья партия пойдет к западу через горные хребты, но не прямо на запад, а по направлению к Магнитному полюсу.*

*Главная особенность снаряжения заключается в том, что для санных путешествий в восточном и южном направлениях будут взяты маньчжурские лошади, а для путешествия на юг, кроме того, специально приспособленный автомобиль. Я не собираюсь жертвовать научными целями экспедиции, но, говоря откровенно, вместе с тем приложу все усилия к тому, чтобы достичь Южного полюса. Обязательно буду продолжать также биологические, метеорологические, геологические и магнитные исследования экспедиции «Дискавери».*

Кроме того, я предполагал пройти вдоль берегов Земли Уилкса и получить точные данные относительно этого района побережья.

Земля Уилкса – побережье Антарктиды в австралийском квадранте, приблизительно между 100 и 140° в.д. В 1840 году была скорее угадана, нежели открыта американской экспедицией лейтенанта Чарльза Уилкса. Работами исследователей нынешнего столетия, в частности участниками австралийской экспедиции 1912–1914 годов на судне «Аврора» под начальством профессора Дугласа Моусона, а также сотрудниками морской части советской комплексной антарктической экспедиции Академии наук СССР на дизель-электроходе «Обь» в 1955–1956 годах доказано, что часть «открытой» Земли Уилкса была воображаемой. Так, например, дизель-электроход «Обь» шел полным ходом по месту, на котором на карте значился Берег Сабрина, и глубины под килем корабля исчислялись сотнями метров.

«Несмотря на эту неувязку, – писал ранее Д. Моусон, – работы Уилкса имеют большую ценность. Он оконтурил массив пакового льда в том виде, в каком он был в 1840 году, и промерами установил ряд мелких мест, являющихся более убедительным свидетельством земли, чем его туманные и часто мало обоснованные утверждения» (Д. Моусон. В стране пурги. Изд-во Главсевморпути, Л., 1935). Небезынтересно вспомнить, что подробные инструкции по проведению гидрографических исследований написал для Уилкса русский адмирал И. Ф. Крузенштерн, использовавший богатый опыт русских моряков. – Прим. ред.

Без сомнения, для такой небольшой экспедиции, как наша, программа эта очень смела, но я был уверен, что ее удастся выполнить, и полагаю, что сделанное нами до некоторой степени оправдывает эту уверенность. Перед отправлением из Англии я решил, что по возможности устрою базу экспедиции на Земле короля Эдуарда VII, а не в проливе Мак-Мёрдо, где находилась зимовка экспедиции «Дискавери», – таким образом, будет обследована совершенно новая область. Из дальнейшего описания видно, каким образом обстоятельства заставили меня отказаться от этого плана. Путешествие к Земле короля Эдуарда VII через Барьер не было предпринято, главным образом из-за непредвиденных потерь лошадей до начала зимы.

Все планы были тщательно разработаны на основании моего собственного опыта, приобретенного во время экспедиции на «Дискавери», а также на основании того, что мне было известно о снаряжении спасательных судов «Терра Нова» и «Морнинг» и аргентинской экспедиции, отправленной на помощь шведам. Я решил, что не буду основывать никакого экспедиционного комитета, так как экспедиция эта является всецело моим собственным предприятием, и взялся сам лично наблюдать за всей ее организацией.

Речь идет о шведской экспедиции Отто Норденшельда (племянника известного полярного мореплавателя А. Э. Норденшельда), отправившейся в 1901 году на судне «Антарктик» для исследования моря Уэдделла. Несмотря на неблагоприятные обстоятельства (гибель судна, невольное разделение экспедиции на три группы), исследователи благополучно перезимовали в самодельных хижинах, обследовали ряд островов, собрали ценные коллекции. В 1903 году шведы были подобраны аргентинской спасательной экспедицией на канонерке «Уругвай». – Прим. ред.

Когда я увидел, что некоторые из обещаний поддержки не осуществились, а также, что Королевское географическое общество, несмотря на его сочувственное отношение, не имеет возможности оказать мне финансовую помощь, я обратился к ряду лиц с просьбой о поручительстве в банке с тем, что выкуплю эти гарантии в 1910 году по возвращении экспедиции. Именно таким путем я обеспечил сумму в 20 000 фунтов, составлявшую большую часть денег, необходимых для организации экспедиции. Я не могу не восхищаться доверием, которое оказали мне и моим замыслам поручившиеся за меня люди, зная при этом, что я смогу выкупить их гарантии только благодаря чтению лекций и продаже этой книги после окончания экспедиции. Когда финансовые вопросы были разрешены, я занялся покупкой снаряжения и продовольствия, подыскиванием судна и подбором персонала.

Снаряжение полярной экспедиции – задача, для разрешения которой требуется, помимо опыта в этом деле, еще и величайшее внимание к самым мелким деталям. После того как экспедиция покидает цивилизованный мир, она лишается всякой возможности исправить свои упущения или возместить забытые предметы. Справедливо считают, что исследователь должен быть мастером на все руки, умеющим обходиться теми материалами, которые окажутся в его распоряжении, однако пользование самодельными приспособлениями ведет к увеличению трудностей и дополнительной опасности. Главная цель при организации подобной экспедиции

– подготовить ее к любым случайностям. Для меня было большой удачей, что мне в этом деле помогал м-р Альфред Рейд, который обладал уже значительным опытом в связи с подготовкой предшествующих полярных экспедиций. Я назначил м-ра Рейда управляющим делами экспедиции, и он оказался незаменимым помощником. К счастью, мне в работе не мешали никакие комитеты. Весь контроль находился в моих собственных руках, и я избежал, таким образом, задержек, без которых не может обойтись дело тогда, когда каждая деталь зависит от решения группы людей.

Первым шагом было подыскать помещение в Лондоне, и мы избрали под штаб экспедиции меблированную комнату на Риджент-стрит, 9. Персонал экспедиции в это время состоял из м-ра Рейда, курьера и меня самого, но на одном этаже с нами помещалось машинописное бюро, поэтому я имел возможность справляться с возрастающей изо дня в день корреспонденцией так же быстро, как если бы у меня были собственные машинистки и стенографистки. Прежде чем публично объявить о своих намерениях, я составил смету стоимости провианта и снаряжения экспедиции, так что когда мы приступили к самой подготовке, никаких задержек не возникало. Нас не устроили бы услуги посредников, потому что для нас было жизненно важным обеспечить себя продуктами и снаряжением самого высокого качества. Поэтому, посоветовавшись с м-ром Рейдом, я наметил те фирмы, которым можно было поручить снабжение экспедиции. Затем мы связались с главами этих фирм, и почти во всех случаях нам охотно оказывали содействие и шли навстречу как в смысле цен, так и во всех деталях изготовления и упаковки.

При выборе провизии для полярной экспедиции необходимо учесть несколько весьма важных требований. Прежде всего, пища должна быть максимально здоровой и питательной. Ужасная болезнь – цинга – считалась раньше неизбежным следствием продолжительного пребывания в полярных областях. Даже участникам экспедиции «Дискавери» во время их работы в Антарктике в 1902–1904 годах пришлось страдать от этого недуга, который часто развивается вследствие питания недоброкачественными и плохо сохранившимися продуктами. Теперь признано, что можно избежать цинги, уделяя пристальное внимание приготовлению и выбору пищевых продуктов на научной основе.

И я сразу должен сказать, что наши усилия в этом направлении оказались успешными. За все время экспедиции у нас не было ни одного случая болезни, который бы прямо или косвенно был связан с качеством привезенных нами продуктов. Действительно, если не считать нескольких случаев насморка, по-видимому, вызванного бактериями, завезенными с тюком одеял, во время зимовки никто не болел.

Второе условие – чтобы пища, употребляемая во время санных экспедиций, была возможно более легкой, но при этом нужно помнить, что чересчур концентрированная пища труднее усваивается и поэтому менее питательна. Пищевые экстракты, которые, может быть, вполне подходят для обычного климата, в полярных условиях оказываются малопригодными, потому что при очень низкой температуре воздуха нормальную температуру тела можно поддерживать только жирной и мучной пищей и притом в довольно больших количествах. Затем пища санной экспедиции не должна требовать долгого времени для приготовления, иными словами, чтобы при варке достаточно было только довести ее до кипения, поскольку экспедиция может захватить с собой лишь ограниченное количество топлива. Более того, она должна быть съедобной и без всякой варки, так как может случиться, что топливо пропадет или будет израсходовано.

В выборе провизии для зимнего лагеря возможен больший простор, поскольку можно рассчитывать, что до этого пункта доберется судно и поэтому вопрос о весе не так важен. Я поставил себе целью обеспечить широкое разнообразие в пище, заготовленной на время полярной ночи. Долгие месяцы темноты действуют угнетающе на всякого человека, непривычного к таким условиям, и поэтому надо стремиться нарушить это однообразие всеми возможными средствами. Разнообразие в еде, сверх того, полезно для здоровья, а это особенно важно в

период, когда люди вынуждены вести малоподвижный образ жизни и когда порой из-за плохой погоды они буквально по целым дням сидят взаперти.

Все это было принято нами во внимание при выборе продовольствия, важнейшие виды которого перечислены в прилагаемом списке. Я исходил в своих расчетах из потребностей двенадцати человек на два года, но эти цифры были увеличены в Новой Зеландии в связи с увеличением экипажа. Некоторые важные виды продуктов мы смогли получить сразу, другие виды, как, например, сухари и пеммикан (сушеное мясо), были специально изготовлены по моему заказу. Вопрос упаковки был связан с некоторыми трудностями, но, в конце концов, я решил использовать для продовольствия, а по возможности и для снаряжения ящики «Венеста»<sup>5</sup>. Эти ящики изготовлены из особых досок, представляющих собой три слоя березы или другого крепкого дерева, соединенных водонепроницаемой прокладкой. Они легкие, прочные, не боятся плохой погоды и оказались в высшей степени подходящими для наших целей. Закаленные мною ящики были размером 76×38 см; всего их было 2500 штук. Экономия в весе была примерно по 1,8 кг на ящик по сравнению с обычной упаковкой, и, несмотря на грубое обращение с ящиками при выгрузке на мысе Ройдс, когда экспедиция достигла Антарктики, у нас не было никаких неприятностей, вызванных поломками.

### **ЗАПАС ПРОДОВОЛЬСТВИЯ**

для берегового отряда на два года

Пшеничная мука тонкого помола от Кольмана 3048 кг  
 Различные мясные консервы 2722 кг  
 Бычьи языки 272 кг  
 Жареные и вареные куры, индеек, куриное мясо со специями 363 кг  
 Йоркский окорок 454 кг  
 Уилтширский бекон 635 кг  
 Датское сливочное масло 635 кг  
 Молоко 454 кг  
 Молочный порошок «Глэкс» 454 кг  
 Свиное сало, говяжье нутряное сало и костный мозг 771 кг  
 Постный сахар 454 кг  
 Демерарский сахар-сырец 318 кг  
 Сахарный песок 227 кг  
 Рафинад 118 кг  
 Какао-экстра от Раунтри 227 кг  
 Чай от Липтона 159 кг  
 Сыр, в основном сорта Чедер 454 кг  
 Кофе 32 кг  
 Различные джемы и варенье 862 кг  
 Золотой сироп 150 кг  
 Различные консервированные супы 1542 кг  
 Различные фрукты: абрикосы, груши и ломтики ананаса 272 кг  
 Консервированные фрукты 1150 бутылок  
 Соль 250 кг  
 Пудинг с изюмом 55 кг  
 Пеммикан<sup>6</sup> 454 кг

<sup>5</sup> Венеста – название патентованной древесины.

<sup>6</sup> Лучший пеммикан мы получили от фирмы Дж. Д. Бовэ в Копенгагене, лучший сорт говядины с добавлением 60 % жира. – Э. Г. Ш.

Сухари из непросеянной муки с добавлением 25 % плазмона<sup>7</sup> 1016 кг

Сухари из непросеянной муки 203 кг

Сухари Гарибальди 203 кг

Имбирные пряники 102 кг

Яичный порошок 68 кг

Белковый порошок 9 кг

Мясные экстракты фирм «Оксо», «Лемко» и др. 90 кг

Различные маринады, приправы, специи, соусы и т. д. 960 банок

Консервированный говяжий плазмон 144 банки

Плазмоновый порошок 72 банки

Консервированный плазмоновый какао 72 банки

**Рыбные консервы:** пикша, сельдь, сардины двух сортов, лосось, макрель, омар, мальга, кефаль 1179 кг

**Крупа и мука:** овсяная мука и крупа, рис, ячмень, тапиока, саго, манная крупа, кукурузная мука, мозговой горошек, зеленая фасоль, лущеный горох, чечевица, сухая фасоль 1633 кг

**Сухофрукты:** слива, персики, абрикосы, изюм, кишмиш, яблоки 454 кг

**Различные сушеные овощи:** картофель, капуста, морковь, лук, брюссельская капуста, цветная капуста, сельдерей, шпинат, шотландская морская капуста, пастернак, петрушка, мята, ревень, грибы, свекла, артишоки<sup>8</sup> 1270 кг

Продовольствием, которое оказалось безукоризненным, нас снабжали следующие фирмы: фирма «Дж. энд Дж. Кольман, лимитед» (Норвич) – 9 тонн пшеничной муки тонкого помола, 508 кг самоподнимающейся муки, 508 кг пшеничной муки крупного помола, 51 кг кукурузной муки, 38 кг сухой горчицы высшего качества, 1¼ гросса<sup>9</sup> готовой горчицы; фирма «Раунтри энд компани, лимитед» (Йорк) – 771 кг какао-экстра (28 % жира), 90 кг королевского шоколада; фирма «Альфред Берд энд санс, лимитед» (Бирмингем) – 1440 пачек яичного порошка и порошков для приготовления печенья, желе и бланманже; «Либиш'с икстрэкт ов мит компани лимитед» (Лондон) – «Оксо», «Сервис оксо имердженси фуд», «Лемко и Фрэй Бентос» – бычьи языки; «Ивэн, Санс, Лесчер энд Уэбб, лимитед» (Лондон) – 27 ящиков лимонного сока Монсеррат; фирма «Липтон лимитед» – 159 кг цейлонского чая. – Э. Г. Ш.

Запасы провизии были еще пополнены после прибытия «Нимрода» в Новую Зеландию. Веллингтонская фирма «Натан энд компани» поставила экспедиции 68 ящиков молочного порошка «Глэксо». Этот препарат, приготовленный из твердых частиц свежего молока, явился ценным дополнением к списку наших продуктов. От той же фирмы мы получили 87 кг новозеландского сливочного масла и два ящика новозеландского сыра. Несколько фермеров любезно снабдили нас живыми овцами (32 штуки), которые были заколоты в Антарктике и заморожены для употребления во время зимовки. Пока «Нимрод» находился в Литтелтоне, мы получили еще несколько полезных подарков. Было намечено, что годовой запас продовольствия и снаряжения для 38 человек «Нимрод» доставит вторым рейсом на юг, когда отправится за бере-

---

<sup>7</sup> Plasmon – питательный порошкообразный препарат, получается смешиванием свежеполученного казеина (главный белок молока всех млекопитающих) с двууглекислым натрием. Растворим в горячей воде, без запаха, и имеет вкус молока. Применяется как питательное средство для лихорадящих и желудочных больных.

<sup>8</sup> Что соответствует приблизительно 13 608 кг свежих овощей. – Э.Г.Ш.

<sup>9</sup> Гросс – в настоящее время редко используемая мера счёта, равна 144 предметам. – Ред.



говым отрядом. Это было предупредительной мерой на тот случай, если «Нимрод» застрянет во льдах и будет вынужден зимовать в Антарктике, причем и в этом случае мы располагали бы годовым запасом продуктов. Ниже я привожу список основных продуктов вспомогательного продовольственного запаса.

### **ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ ЗАПАС**

для 38 человек на один год

Разные сорта новозеландских мясных консервов 1724 кг  
Новозеландское сливочное масло 590 кг  
Чай 45 кг  
Кофе 23 кг  
Какао-экстра от Раунтри 454 кг  
Консервированные фрукты 720 бутылок  
Джем 192 банки  
Различные рыбные консервы 100 кг  
Сардины 245 кг  
Новозеландский сыр 127 кг  
Свежие новозеландские яйца, засыпанные солью 653 кг  
Сушеный инжир 113 кг  
Мука тонкого помола от Кольмана 91 кг  
Пшеничная мука крупного помола от Кольмана 254 кг  
Сухая горчица от Кольмана 13 кг Готовая горчица от Кольмана 1¼ гросса  
Различные сорта мяса 363 кг  
Йоркский окорок 726 кг  
Бекон 1179 кг  
Говяжье нутряное сало 254 кг  
Молоко 726 кг  
Сахар 1179 кг  
Различные рыбные консервы 1270 кг  
Жестяные банки консервированных бобов в томатном соусе 204 кг  
Варенье и джем различных сортов 1361 кг  
Золотой сироп 227 кг  
Разные консервированные супы 476 кг  
Груши, абрикосы и ломтики ананаса в сиропе 476 кг  
Сухофрукты 680 кг  
Различные маринады, соусы, приправы и т. д. 545,5 л  
Пудинг с изюмом 109 кг  
Разные сушеные овощи<sup>10</sup> 1678 кг  
**Крупа и мука:** овсяная мука и крупа, рис, ячмень, саго, тапиока, манная крупа, кукурузная мука, зеленая фасоль, мозговой горошек, лущеный горох, чечевица, сухая фасоль 2631 кг

После того как были сделаны основные заказы на продовольствие, я отправился вместе с м-ром Рейдом в Норвегию, чтобы получить там сани, меховую обувь и рукавицы, спальные мешки, лыжи и другие предметы снаряжения.

---

<sup>10</sup> Что соответствует примерно 18 144 кг свежих овощей. – Э.Г.Ш.

По пути из Халла в Христианию мне посчастливилось познакомиться с капитаном Пеппером, коммодором уилсоновской паровой линии. Он отнесся к экспедиции с живейшим интересом и в последующие месяцы оказал мне очень большую помощь, взяв на себя присмотр за изготовлением саней. Он приезжал в Христианию каждые две недели и лично следил за оснасткой саней, как это мог делать только моряк.

Мы прибыли в Христианию 22 апреля и там узнали, что м-р К. С. Христиансен, который делал сани для экспедиции «Дискавери», находится в Соединенных Штатах. Это было неудачей, но посоветовавшись со Скотт-Хансеном<sup>11</sup>, первым помощником на «Фраме» во время знаменитой экспедиции Нансена, я решил передать работу фирме «Л. К. Хаген энд К°».

Сани заказал по образцу саней Нансена, из отборного дерева и наилучшей работы. Их было сделано 10 двенадцатифутовых, 18 одиннадцатифутовых и 2 семифутовых. Самые большие предназначались для лошадей, одиннадцатифутовые годились как для лошадей, так и для людей, а маленькие сани предназначались для работ около зимовки и для коротких экскурсий, которые придется совершать научным сотрудникам экспедиции.

Материалом для саней служили выдержанный ясень и североамериканский орех. Кроме капитана Пеппера, за изготовлением саней от моего имени следили капитан Изаксен<sup>12</sup> и лейтенант Скотт-Хансен, оба опытные полярные исследователи. Их участие было для меня особенно ценным, потому что они сумели при помощи разных небольших усовершенствований, мало понятных неспециалисту, добиться увеличения прочности и удобства саней. У меня сложилось мнение, для пользования удобнее всего одиннадцатифутовые сани, так как при этой длине они еще не громоздкие, но в то же время достаточно длинны, чтобы свободно проезжать по застругам и торосистому льду. Фирма «Хаген энд К°» превосходно справилась с работой, и сани обладали всеми качествами, каких только я мог пожелать,

Следующим шагом было обеспечить экспедицию меховыми вещами; с этой целью мы отправились в Драммен и договорились обо всем необходимом с м-ром В. К. Мёллером. Мы выбрали для спальных мешков олений мех, взяв для этой цели шкуры молодых оленей с короткой и густой шерстью, так как этот мех менее подвержен износу в условиях сырости, чем мех взрослых. Заказ на меха был невелик. По опыту экспедиций «Дискавери», я решил применять мех лишь для защиты ног и рук, а также для спальных мешков, тогда как одежду взял шерстяную, плотную, непроницаемую для ветра. Всего заказали три больших спальных мешка, каждый на трех человек, и дюжину односпальных. Внутри каждый мешок был из оленьего меха, швы прочно обшиты кожей. Один борт находит на другой примерно на 20 см, а капюшон пришит. В каждом имелось по три крючка, для того чтобы застегивать мешок, когда человек находится внутри. Расстояние между крючками 20 см. Односпальный мешок в сухом состоянии весил около 4,5 кг, но вес, разумеется, увеличивался, поскольку мешки при употреблении пропитывались влагой.

Обувь, которую я заказал, состояла из 12 пар обыкновенных финских сапожек – финеско<sup>13</sup> – из оленьего меха, 12 пар специальных финеско и 60 пар лыжных ботинок различных размеров. Обыкновенные финеско делаются из шкуры с головы оленя-самца мехом наружу и имеют, грубо говоря, форму очень больших ботинок без шнуровки. Они достаточно велики, чтобы вместить ногу, несколько пар носков и прокладку из сеннеграса<sup>14</sup> и являются на ред-

<sup>11</sup> Скотт-Хансен, Сигурд (род. в 1868 г.) – норвежский полярный исследователь, первый помощник капитана, метеоролог, астроном и магнитолог знаменитой экспедиции Ф. Нансена на «Фраме» в 1893–1896 годах.

<sup>12</sup> Изаксен, Х. – норвежский полярный путешественник. В 1898–1902 годах исследовал вместе со своим соотечественником, известным полярным мореплавателем О. Свердрупом, острова Канадского архипелага.

<sup>13</sup> Финеско (finnesko) – национальная обувь жителей Финляндии в виде невысоких меховых сапожек, похожих на широко распространенные на Русском Севере унты, но только с более короткими голенищами (см. рис. на стр.).

<sup>14</sup> Сеннеграс (sennegrass) – иначе альпийская трава – осока пузыревидная, употребляемая на Севере в качестве подстилки и утепления обуви.

кость удобной и теплой обувью. Специальные финеско делаются из шкуры с ног оленя-самца (камусов), но их нелегко достать по той причине, что местные жители, не без оснований, предпочитают приберегать лучшее для себя. Я послал человека в Лапландию<sup>15</sup>, чтобы он постарался достать финеско самого лучшего сорта, но ему удалось выменять только 12 пар. Лыжные ботинки делаются из мягкой кожи так, что передок сходится прямо под подошвой, а поверх пришивается плоский кусок кожи. Они специально предназначены для лыж, а также пригодны для носки летом. Они не стесняют свободы движений и не пропускают воды. Каблук очень низкий, так что нога твердо стоит на лыжах. Я купил пять готовых оленьих шкур для починки и набор принадлежностей для ремонта: жилы, иглы и вошенные нитки.

Я уже упоминал, что в финеско кладут сеннеграс. Это сухая трава с длинными волокнами, обладающая свойством впитывать влагу. Я купил в Норвегии 50 кг этой травы для экспедиции. Трава продается в виде плотно увязанных пучков. Перед тем как надеть финеско, немного травы укладывается слоем внутри вдоль подошвы. Затем, когда финеско надет, траву набивают еще вокруг пятки. Она впитывает влагу, выделяемую кожей, и не дает носку примерзнуть к подошве, из-за чего финеско трудно было бы снять с ноги. На ночь траву вынимают, перетряхивают и дают ей замерзнуть. Впитанная влага собирается в виде инея, большую часть которого удается стряхнуть перед тем, как утром вложить траву обратно. Трава постепенно расходуется, поэтому следует брать с собой довольно большой запас; она очень легкая и занимает мало места.

Я заказал м-ру Мёллеру 60 пар рукавиц из волчьих и собачьих шкур мехом наружу и достаточно длинных, чтобы защищать запястье. У рукавиц было одно отделение для большого пальца и второе – для всех остальных, они надевались поверх шерстяных перчаток и легко снимались, когда требовалось освободить пальцы. Чтобы не потерять, мы вешали их на шею на ламповом фитейле.

Кроме этого, я заказал в Норвегии также 12 пар лыж фирме «Гаген энд К°». Во время санных экскурсий мы ими не пользовались вовсе, но они были полезны при ходьбе в окрестностях зимовки. Все заказы должны были быть готовы и доставлены в Лондон к 15 июня, так как предполагалось, что «Нимрод» отплывет из Англии 30 июня 1907 года.

В то время я еще окончательно не решил купить «Нимрод», хотя переговоры об этом уже велись. Поэтому, прежде чем покинуть Норвегию, я заехал в Сандифьорд, чтобы попробовать договориться с К. Христиансенем, владельцем судна «Бьорн» – оно было специально построено для работы в полярных условиях и казалось очень подходящим для моих целей. Это пароход 700 тонн водоизмещения, с сильной машиной тройного расширения, во всех отношениях гораздо лучше оборудованный, чем сорокалетний «Нимрод». Выяснилось, однако, что при всем своем желании я не в состоянии купить «Бьорн».

В заключение я сделал специальные заказы некоторым норвежским консервным фирмам на особые сорта консервированных продуктов, таких, как рыбные тефтели, жареная оленина и жареное мясо белых куропаток, которые оказались роскошным лакомством во время зимней ночи на полярном юге.

По возвращении в Лондон я купил «Нимрод», который в это время находился на промысле тюленей и должен был скоро вернуться в Ньюфаундленд. Судно это мало и старо, максимальный ход его под парами едва достигает шести узлов, но, с другой стороны, оно было очень прочно построено и способно переносить самые тяжелые ледовые условия. За свое долгое существование оно не раз участвовало в боевых стычках со льдами.

«Нимрод» вернулся в Ньюфаундленд не так скоро, как я ожидал, к тому же по возвращении он оказался слегка поврежденным от столкновения со льдами, которые сломали ему

---

<sup>15</sup> Лапландия – географическая область на севере Скандинавского полуострова и к востоку от него, включая и Кольский полуостров; в настоящее время расположена на территории России, Финляндии, Швеции и Норвегии.

фальшборт. Специалисты осмотрели (по моему поручению) судно и признали его вполне пригодным, и 15 июня «Нимрод», сделав быстрый переход, пришел в Темзу.

Должен признаться, я слегка разочаровался при первом осмотре маленького судна, которому предполагал доверить надежды и чаяния многих лет. Оно было очень ветхим, насквозь пропахло тюленьим жиром. Осмотр в доке показал, что необходимо его проконопатить, просмолить, а также сменить мачты: судно имело оснастку шхуны, но мачты на нем подгнили. Я же хотел иметь возможность плыть под парусами на случай, если сломается машина или кончится запас угля. Оставалось всего несколько недель до назначенного нами срока отплытия, поэтому было ясно: чтобы закончить работу в срок, придется форсировать ее всеми силами. Тогда я еще не подозревал о многих хороших качествах «Нимрода», и едва ли мое первое суждение о славном старом корабле было справедливым.

Я сразу же передал судно фирме «Р. и Х. Грин» в Блэкуолле, знаменитой старой фирме, которая уже выполняла работы по оснащению и ремонту кораблей для других полярных экспедиций. Судно поставили в док, чтобы проконопатить и просмолить. С каждым днем оно приобретало все более приемлемый вид. Следы прошлых столкновений с плавучими льдами исчезли, а мачты и снасти были подготовлены к будущим испытаниям. Даже неотступный запах тюленьего жира ослабел после усиленного мытья палуб и трюмов. В конце концов, я почувствовал, что вид «Нимрода» не наносит ущерба чести экспедиции, а позднее я просто гордился крепким маленьким судном.

Тем временем мы с м-ром Рейдом были поглощены подбором снаряжения, и я начал подыскивать людей для экспедиции.

Как указывалось в первом публичном заявлении об экспедиции, в мои планы не входила зимовка «Нимрода» в Антарктике. «Нимрод» должен был высадить береговой отряд с запасами продовольствия и снаряжения и затем вернуться в Новую Зеландию, где ему следовало оставаться до тех пор, пока не придет время вернуть нас в цивилизованный мир. Поэтому надо было позаботиться о подходящем доме, в котором можно было бы провести полярную ночь до наступления времени, удобного для санных экспедиций. Такой дом должен был служить нам защитой от антарктических снежных бурь и жестоких зимних холодов.

Вначале предполагалось, что дом будет рассчитан на 12 человек, однако позже, когда количество людей увеличилось до пятнадцати, я решил, что внешние размеры дома должны быть 9,9 м в длину, 5,8 м в ширину и 2,4 м в высоту до карниза. Это не очень много, особенно если учесть, что нам требовалось разместить там большое количество предметов снаряжения и часть продовольствия. Но малое помещение означает экономию топлива.

Дом был специально построен по моему заказу фирмой Хамфри в Найтсбридже. После окончания и осмотра его разобрали на части и погрузили на «Нимрод». Остов был сооружен из толстых еловых бревен высшего качества. Крыша, пол и все отдельные части сделаны на шипах и на болтах, чтобы облегчить установку их в Антарктике. Стены усилили железными креплениями, так же как и стропила, поддерживающие крышу. Стены и крыша были покрыты снаружи сперва толстым кровельным войлоком, затем на дюйм<sup>16</sup> врезанными одна в другую досками, а внутри выложены еще слоем войлока с тонкой обшивкой из досок. В дополнение к этому ввиду крайних холодов пространство, примерно в 10 см, между внутренней обшивкой и войлоком было заполнено пробковыми опилками, хорошо изолировавшими от холода. Дом этот устанавливался на деревянных столбах, которые предполагалось врыть в землю или в лед. На гребне крыши укрепили кольца, сквозь которые можно было продеть канаты для дополнительного укрепления против действия сильных ветров. В доме имелись две двери и между ними небольшие сени, так, чтобы открывание наружной двери не вызывало притока холодного воздуха; для сохранения тепла оконные рамы были так же двойными, в потолке находи-

<sup>16</sup> Таблицы перевода британских единиц измерения см. в конце книги.

лись вентиляторы, выведенные на крышу, открывавшиеся и закрывавшиеся изнутри. Никакой внутренней отделки не было. Мебели взяли очень мало, только несколько стульев, так как я собирался изготовить скамьи, койки и прочие необходимые принадлежности обихода из ящиков. Освещение предполагалось ацетиленовое, и с этой целью были взяты газогенератор, необходимый трубопровод и запас карбида. Печь специально для нас построили «Смит и Уэлстид» в Лондоне – 122 см длиной и 71 см шириной, на ножках, с топкой для каменного угля. Она должна была топиться непрерывно день и ночь и своей большой наружной поверхностью обогревать весь дом. Печь эта служила и плитой; сверху на трубе из оцинкованной стали имелся вращающийся колпак. Кроме того, мы взяли с собой переносную печку на ножках с котлом для горячей воды в задней части очага, соединенным с колонкой на 68 литров. Но так как в ней не было нужды, то мы ее и не устанавливали.

Для санных поездок я взял шесть походных алюминиевых кухонь Нансена того образца, который с незначительными видоизменениями был принят со времени знаменитой экспедиции Нансена в 1893–1896 годах<sup>17</sup>. Палатки – я взял их шесть штук – были сделаны из легкого уиллсенского, не боящегося сырости тика, с входом в виде хоботка из непромокаемого габардина. Они были зеленого цвета, так как этот цвет среди белых снежных равнин успокаивающе действует на глаза. Вес каждой из них – 14 килограммов вместе с пятью шестами и брезентом для пола.

Каждый член экспедиции получил два зимних костюма из тяжелой синей флотской ткани, отороченной егеровским искусственным мехом. Костюм состоял из двубортной куртки, жилета и брюк и весил целиком 6,5 кг. Белье было получено от фирмы «Доктор Егер сэнитери вулен компани». Я заказал следующие предметы:

Фуфайки с двойной грудью 48 шт.  
 Кальсоны с двойным передом 48 пар  
 Пижамы 24 шт.  
 Рубашки с двойной грудью 96 шт.  
 Набрюшники 24 шт.  
 Вязанные шерстяные жилеты 12 шт.  
 Комнатные туфли на подкладке 12 пар  
 Дорожные шапки с подкладкой из фланели 42  
 Шерстяные рукавицы 48 пар  
 Носки 144 пары  
 Чулки 144 пары  
 Свитеры 48 шт.  
 Спальные носки из овечьей шерсти 144 пары  
 Рукавицы 48 пар  
 Перчатки 48 пар  
 Напульсники 48 пар  
 Бакстонские фетровые сапоги<sup>18</sup> 12 пар  
 Телогрейки 12 шт.

В полярных условиях нужно иметь верхнюю одежду из материала, непроницаемого для ветра, и я заказал 24 костюма из непромокаемого габардина, состоящих из короткой блузы,

<sup>17</sup> Шеклтон подразумевает арктическую экспедицию норвежского полярного исследователя Фритьофа Нансена на судне «Фрам» в Центральную Арктику. Об этой замечательной экспедиции см. двухтомный труд Ф. Нансена «Фрам» в Полярном море» (Географгиз, М., 1956).

<sup>18</sup> Обувь вроде русских фетровых валенок или бурок, изготавливавшихся из овечьей шерсти старинной английской текстильной фирмой «Buxton».



комбинезона и капюшона. Для зимовки мы взяли четыре дюжины егеровских верблюжьих одеял и 16 верблюжьих спальных мешков, каждый на три человека.

В качестве транспортных средств я решил взять собак, лошадей и, для помощи в продолжительных путешествиях, автомобиль, но свои главные надежды я все же возлагал на лошадей. Собаки оказались малопригодными на барьерном льду. Делая попытку использовать автомобиль, я исходил из своих наблюдений над характером поверхности барьерного льда, но знал, что ввиду ненадежности условий не следует слишком полагаться на машину. В то же время я был уверен, что маленькие, но сильные лошадки, настоящие пони, которыми пользуются в Северном Китае и Маньчжурии, окажутся вполне пригодными, если их удастся довести до антарктического материка. Я видел таких пони в Шанхае и слышал о том, какую службу они сослужили экспедиции Джексона-Хармсуорта<sup>19</sup>. Они могут тащить тяжелые грузы при очень низких температурах, отличаются выносливостью, тверды на ногах и отважны. Как я заметил, они с успехом применялись для очень тяжелой работы во время русско-японской войны, и мой друг, который бывал в Сибири, сообщил мне дополнительные сведения относительно их способностей. Поэтому я связался с управляющим Лондонским отделением гонконгского и шанхайского банков м-ром К. С. Эддисом, который смог обеспечить мне содействие ведущей ветеринарной фирмы в Шанхае.

Человек, знакомый с этим делом, был специально отправлен по моему поручению в Тяньцзинь и выбрал там примерно из 2000 лошадей, приведенных для продажи из северных районов, пятнадцать наилучших для моей экспедиции. Все выбранные лошади были в возрасте не меньше 12 и не старше 17 лет. Это были дикие лошадки, выращенные в Маньчжурии, ростом приблизительно в метр и разных мастей. Все они отличались прекрасным здоровьем, силой, были своенравны и игривы и готовы к любой самой тяжелой работе на покрытых снегом полях. Купленных лошадей перевезли на пароходе в Австралию, причем они свободно перенесли высокие температуры тропиков; в конце октября 1908 года лошади прибыли в Сидней, где их встретил м-р Рейд, и оттуда сразу же были доставлены на пароход, направлявшийся в Новую Зеландию. Правительство колоний пошло нам навстречу, сняв карантинные ограничения, которые иначе повлекли бы за собой необходимость подвергать лошадей действию летнего зноя в течение нескольких недель. Через 35 дней после того, как они покинули Китай, животные были высажены в порту Литтелтон на остров Квэйл, где могли беззаботно носиться или пастись в праздной роскоши. Я решил взять с собой также автомобиль, так как по прежнему опыту знал, что на Великом ледяном барьере мы встретим твердую поверхность, и по крайней мере первую часть путешествия к югу можно будет совершить с помощью автомобиля. По достаточно хорошей поверхности льда машина сможет тянуть большой груз с порядочной скоростью.

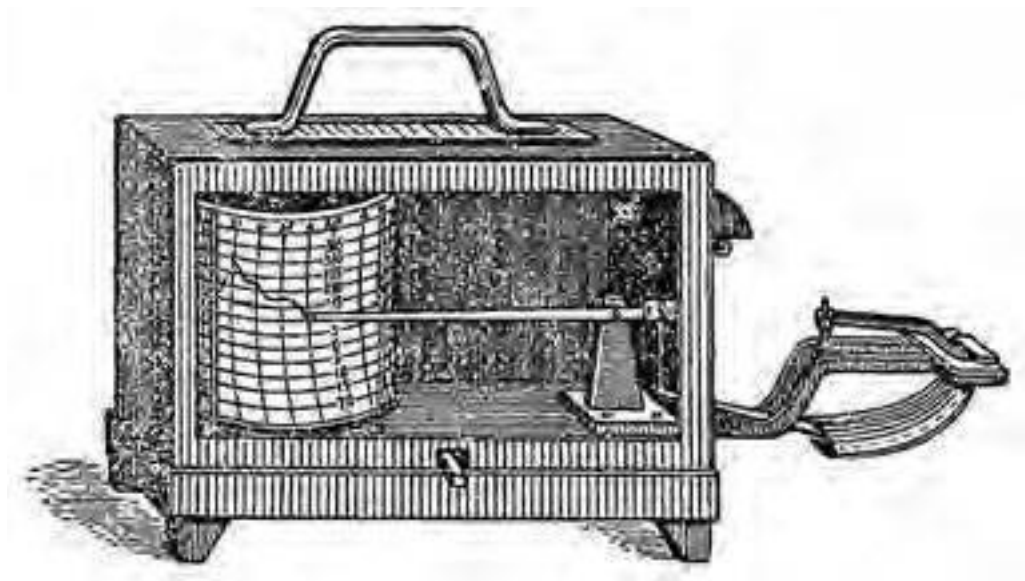
Я выбрал 12–15-сильный автомобиль Нью-Эррол-Джонстона, снабженный специально изготовленным четырехцилиндровым мотором с воздушным охлаждением и зажиганием при помощи магнето Симс-Бош. Пользоваться для охлаждения водой было невозможно, так как она неминуемо бы замерзла. Вокруг карбюратора была устроена особая рубашка и туда подведены отработанные газы одного из цилиндров для подогревания смеси в камере. Отработанные газы других цилиндров проведены в глушитель, который одновременно служил для согревания ног водителя. Шасси автомобиля было стандартного типа, но фирма позаботилась о том, чтобы придать ему максимальную прочность, учитывая, что автомобилю, вероятно, придется выдерживать серьезное напряжение при низкой температуре. Я заказал также полный набор

---

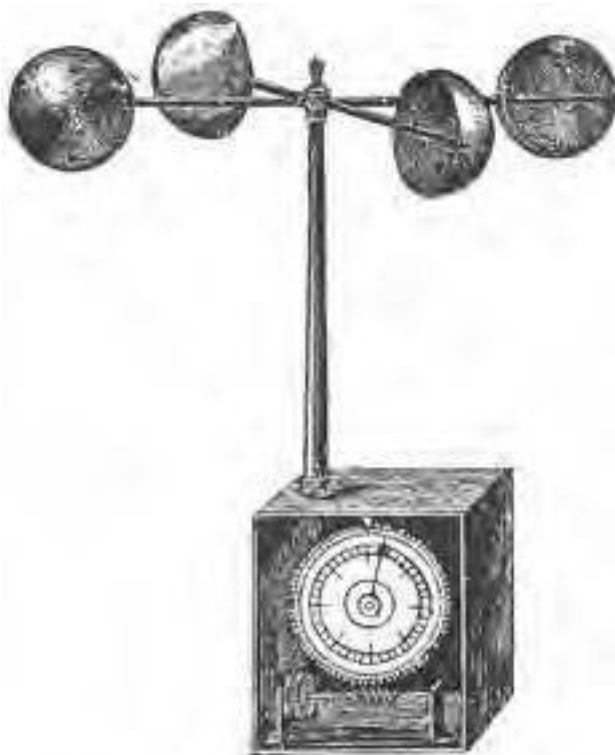
<sup>19</sup> Речь идет об арктической экспедиции английского альпиниста Фредерика Джорджа Джексона, работавшей на Земле Франца-Иосифа в 1894–1897 годах. Эта и другие экспедиции Джексона были субсидированы английским меценатом – крупным фабрикантом Альфредом Хармсуортом.

всех запасных частей на случай поломок, а для смазки машины фирмой «Прайс энд компани» было специально изготовлено незамерзающее масло.

Бензин мы взяли в обычных жестяных баках. Я запасся колесами нескольких специальных образцов, как и обычными колесами с резиновыми шинами, а также заказал деревянные полозья, чтобы подкладывать их под передние колеса при передвижении по рыхлой поверхности; при этом колеса помещались поверх полозьев в тормозных колодках. В своем первоначальном виде автомобиль имел два сиденья и широкое помещение позади для груза. Он был запакован в огромный ящик и прочно укреплен посередине палубы «Нимрода». В этом положении он благополучно совершил путешествие до Антарктики.



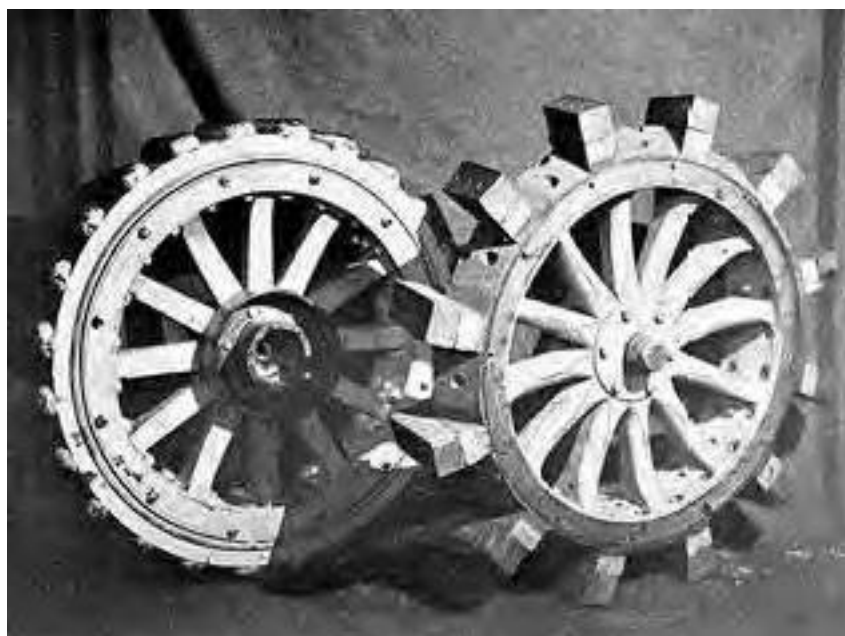
*Термограф – прибор для непрерывной регистрации температуры воздуха, воды и др.*



*Анемометр Робинсона – метеорологический прибор для измерения скорости ветра*



*Выставку запасов и снаряжения экспедиции на Риджент-стрит посетило несколько тысяч человек*





*«Модифицированные диски (слева); обычные диски с резиновыми шинами, оказались наиболее удовлетворительными» Э. Ш.*

Как было сказано, я мало надеялся на собак, но все же считал нужным взять их. Я знал, что у одного собаководы на о-ве Стюарта в Новой Зеландии есть собаки, происходящие от тех сибирских собак, которых брала с собой экспедиция Ньюнса-Борхгревинка.

Подразумевается антарктическая экспедиция норвежского натуралиста Карстенса Эгеберга Борхгревинка 1898–1900 годов на судне «Южный крест», снаряженная на средства лондонского издателя Джорджа Ньюнса. До этого, а именно в 1894 году, Борхгревинк предпринял свое первое плавание в Антарктику в качестве матроса китобойного судна, промышлявшего в море Росса, и первым из людей высадился на материке Антарктиды, на мысе Адэр, где пробыл всего несколько часов. В 1898 году, возглавляя экспедицию на судне «Южный крест», Борхгревинк основал с исследовательскими целями в бухте Робертсона (на мысе Адэр) первую в Антарктиде зимовку. За год пребывания на южном материке он провел серию магнитных и метеорологических наблюдений, нанес на карту часть побережья Земли Виктории. В 1900 году, продолжив плавание на восток вдоль Великого барьера Росса, открыл углубление в Барьере – проход Борхгревинка, полого спускавшийся к морю. Поднявшись на лед, Борхгревинк с двумя спутниками совершил экскурсию на собачьих упряжках в глубь шельфового ледника Росса до 78°50' ю. ш.

Я телеграфировал ему, что прошу прислать мне, сколько он сможет, этих собак, до сорока штук. Он смог дать мне только девять, но этого количества оказалось достаточно для нужд экспедиции; появление щенков во время пребывания на юге увеличило число собак до двадцати двух.

Я обратился в Королевское общество естественных наук в надежде получить займы магнитные приборы Эшенхагена, которыми пользовалась экспедиция «Дискавери», но общество не могло этого сделать, так как приборы были уже обещаны для другой работы. Королевское географическое общество ссудило мне три хронометра, которые к тому же были сначала тщательно отремонтированы и выверены. Один хронометр я купил, еще один мне дали директора

«Скиннерс компани», и этот последний оказался самым точным из всех, так что я именно его взял с собой во время путешествия к полюсу.

Географическое общество передало Адмиралтейству мое заявление с просьбой дать мне на время некоторые инструменты и карты. Адмиралтейство щедро снабдило меня следующими предметами:

- Инclinаторы Ллойд Крика 3 шт.
- Морские хронометры 3 шт.
- Шестифутовый протрактор 1 шт.
- Комплект мореходных карт от Англии до мыса Доброй Надежды и от мыса Доброй Надежды до Новой Зеландии 1 шт.
- Комплект мореходных карт Антарктики 1 шт.
- Комплект мореходных карт от Новой Зеландии через Индийский океан к Адену 1 шт.
- Комплект мореходных карт от Новой Зеландии в Европу через мыс Горн 1 шт.
- Стандартные морские батометры<sup>20</sup> 2 шт.
- Глубоководные термометры 12 шт.
- Судовая подзорная труба 1 шт.
- Стандартный судовой компас 1 шт.
- Азимутные зеркала конструкции лорда Кельвина 2 шт.
- Глубоководный лот 1 шт.
- Кренометры 3 шт.
- Астрономический телескоп диаметром в 3 дюйма 1 шт.
- Глубоководный лот Лукаса 1 шт.

Остальные научные приборы и инструменты я заказал фирме «Кери, Портер энд компани, лимитед» в Лондоне. В частности, в заказ вошли следующие предметы:

- Шестидюймовый теодолит с микрометрическими винтами и лимбом с точностью показаний до 5 секунд 1 шт.
- Электрический термометр 1 шт.
- к нему:** 400 м кабеля, 1 рекордер, 1 батарея, 100 бланков для диаграмм, 1 барабан записывающего прибора с заводом на 25 часов, 3 трехдюймовых портативных астрономических теодолита с телескопическим штативом
- Небольшой секстант 1 шт.
- Походные компасы со светящимися циферблатами 6 шт.
- Трехдюймовые контрольные анероиды со шкалой высоты в 4500 м 3 шт.
- Карманные анероиды 3 шт.
- Стандартные термометры 4 шт.
- Глубоководные термометры адмиралтейского образца 12 шт.
- Глубоководные регистрирующие приборы адмиралтейского образца 12 шт.
- Призматические компасы конструкции Королевского географического общества 4 шт.
- Портативный искусственный горизонт из алюминия 1 шт.
- Мензулы с алидадами<sup>21</sup> 2 шт.

---

<sup>20</sup> Гидрологический прибор для взятия проб воды с различных глубин водоёма.

<sup>21</sup> Мензула – полевой чертежный столик, состоящий из планшета, штатива и скрепляющей их подставки. Алидада – приспособление для измерения углов (вращающаяся часть) в астрономических, геодезических и физических угломерных инструментах – таких, как астролыбия, секстант и теодолит.

Барографы 2 шт.  
Термографы 2 шт.  
Весы Эртлинга с набором разновесов 1 шт.  
Анемометр Робинсона 1 шт.  
Различные термометры 75 шт.  
Теодолит с диаметром трубы в 5 дюймов на низком треножнике 1 шт.  
Увеличительные стекла 15 шт.  
Ночной бинокль 1 шт.  
Сверхсильный бинокль 1 шт.  
Микроскопы 2 шт.

Большое количество специальных карт и планов, чертежных материалов и инструментов, стальных цепей и лент, нивелирных реек, нивелирных колец и т. д.

Среди прочих приборов, которые были с нами в экспедиции, следует отметить четырехдюймовый теодолит с микрометрическими винтами Рива. Фотографическое оборудование включало 9 фотоаппаратов различных марок, оборудование для темной комнаты и большой запас пластинок, пленок и химикалий. Мы взяли также кинематографический аппарат, для того чтобы иметь возможность зафиксировать любопытные повадки тюленей и пингвинов и наглядно продемонстрировать на родине, что значит тащить сани по льду или снегу.

В состав нашего снаряжения входило такое множество различных предметов, что невозможно перечислить их здесь подробно. Я стремился предусмотреть любые возможные нужды, поэтому в снаряжение вошло все, начиная от гвоздей и иголок до пишущей машинки Ремингтона и двух швейных машин Зингера. У нас имелись также граммофон с большим запасом пластинок, типографский станок со шрифтами, валиками, бумагой и другими принадлежностями для печатания во время полярной ночи; были даже хоккейные клюшки и футбольный мяч.

## Личный состав экспедиции

Что касается штата экспедиции, то от его подбора, конечно, в самой значительной степени зависит успех предприятия. Необходимы люди, не только хорошо знающие свою специальность, но и обладающие способностью приспособляться к полярным условиям. Им придется в течение длительного времени жить одной семьей без всякого внешнего общения. При этом нельзя забывать, что люди, которые стремятся идти непроторенными путями, обычно отличаются резко выраженной индивидуальностью.

Очень нелегко было подобрать состав экспедиции, хотя ко мне поступило свыше 400 предложений от разных лиц, желавших участвовать в ней. Мне хотелось иметь в береговом отряде двух врачей, а также по-настоящему умелых биолога и геолога для работы в этих двух отраслях знания, которые, как мне казалось, имели особенное значение для изучения Антарктики. После долгого обсуждения я выбрал 11 членов берегового отряда. Лишь трех из них: Адамса, Уайлда и Джойса я знал прежде, причем лишь у Уайлда и Джойса уже был опыт в полярных исследованиях – они участвовали в экспедиции на «Дискавери». Но все остальные имели хорошие рекомендации; так же обстояло дело с командным составом, который я выбрал для «Нимрода».

Вот фамилии назначенных лиц с указанием специальной отрасли работы:

### БЕРЕГОВОЙ ОТРЯД

Лейтенант Дж. Б. Адамс, метеоролог, офицер запаса королевского флота.

Сэр Филипп Брокльхёрст, баронет, помощник геолога, ему были поручены также различные текущие наблюдения.

Бернард Дэй, специалист по моторам и электротехнике.

Эрнст Джойс, заведующий материальным складом, собаками, санями и зоологическими коллекциями.

Д-р А. Ф. Маккей, врач.

Д-р Эрик Маршалл, врач, картограф.

Дж. Э. Марстон, художник.

Джеймс Мёррей, биолог.

Раймонд Пристли, геолог.

Уильям Робертс, повар.

Фрэнк Уайлд, заведующий продовольствием<sup>22</sup>.

После того как экспедиция достигла Новой Зеландии и щедрая помощь австралийского и новозеландского правительств избавила меня от некоторых финансовых забот, я был в состоянии укрепить личный состав. Я пригласил в качестве физика Дугласа Моусона, доцента по минералогии и петрографии Аделаидского университета, и Бертрама Армitedжа – членом экспедиции на общие работы.

Профессор Дэвид предполагал первоначально сопровождать нас только до Антарктики и вернуться с «Нимродом» обратно, но я уговорил его остаться на зимовку, и его деятельность как геолога оказалась для нас чрезвычайно ценной. Лео Коттон, молодой австралиец, договорился поехать с нами на юг помогать в предварительном устройстве, чтобы затем возвратиться на «Нимроде» в Новую Зеландию. В последний момент перед самым отъездом к нам присоединился еще Джордж Бакли, проживавший в Новой Зеландии; он вернулся с пароходом, который вел на буксире «Нимрод».

---

<sup>22</sup> В ряде русских географических изданий фамилия Ф. Уайлда транскрибировалась по-разному – Ф. Уайльд, Ф. Вильд.



Когда «Нимрод» покинул берега Великобритании, его команда состояла из следующих лиц:

Лейтенант Руперт Ингленд – капитан судна.

Джон К. Дэвис – первый помощник капитана.

Э. Л. А. Макинтош – второй помощник капитана.

Д-р В. А. Р. Мичелл – судовой врач.

Х. Дж. Дэнлоп – старший механик.

Альфред Читэм – третий помощник и боцман.

Капитан Ингленд, которого я назначил командиром «Нимрода», был первым помощником на судне «Морнинг», когда оно отправилось на помощь экспедиции «Дискавери», и тогда-то он приобрел первый опыт в Антарктике. Непосредственно перед тем как поступить на «Нимрод», он находился на государственной службе на западном берегу Африки.

Дэвис, первый помощник и впоследствии капитан, прежде не бывал в Антарктике, но зато был первоклассным моряком.

Макинтош работал в «Пенинсулер энд ориентэл стим навигейшн компани». Впоследствии он был причислен к береговому отряду, но из-за несчастного случая не смог остаться вместе с нами в Антарктике. Д-р Мичелл, судовой врач, был канадцем, а Дэнлоп, старший судовой механик, – ирландцем. Читэм, третий помощник капитана и боцман, плавал прежде на судне «Морнинг». Некоторые другие члены команды также имели опыт работы в Антарктике.

После того как «Нимрод» достиг берегов Новой Зеландии, к нам присоединился англичанин А. Э. Харборд в качестве второго помощника капитана вместо Макинтоша, которого я намеревался направить в береговой отряд.

Привожу ниже краткие сведения о каждом члене экспедиции.

**Эрнест Генри Шеклтон** —руководитель экспедиции, 1874 года рождения, образование получил в Далвичском колледже. В 16 лет стал моряком, поступив на службу в торговый флот; получил звание лейтенанта запаса королевского флота и в 1901 году участвовал в Британской национальной антарктической экспедиции. Был в составе отряда, поставившего рекорд максимального продвижения на юг, но по возвращении на зимовку заболел. Снаряжал спасательные экспедиции для «Дискавери», проводимые комиссией Адмиралтейства, а также помогал снаряжать аргентинскую экспедицию, которая отправилась на помощь шведской антарктической экспедиции<sup>23</sup>. Женился в 1904 году, в том же году занял пост секретаря и казначея Королевского шотландского географического общества. Вышел в отставку, чтобы баллотироваться в Данди от юнионистов<sup>24</sup> во время выборов 1906 года, но не был избран и стал личным помощником Уильяма Бирдмора, главы фирмы в Глазго, занимающейся строительством линейных кораблей и производством брони. Затем решил организовать экспедицию в Антарктику.

**Джеймсон Бойд Адамс** родился в 1880 году в Риппингеле, Линкольншир. Стал моряком в 1893 году, поступив на службу в торговый флот, три года служил в качестве лейтенанта запаса королевского флота и присоединился к экспедиции в марте 1907 года. Назначен заместителем начальника экспедиции в феврале 1908 года. Не женат.

**Бертрам Армитедж** родился в Австралии в 1869 году. Окончил школу в Мельбурне и Джизас колледж в Кембридже. После нескольких лет службы в милиции штата Виктория и в артиллерии, поступил на действительную службу в Южной Африке и был назначен карабинером в 6-ю гвардейскую дивизию; награжден медалью и тремя значками королевы и медалью и двумя значками короля. Присоединился к экспедиции в Австралии. Женат.

---

<sup>23</sup> См. примечание на стр.

<sup>24</sup> Название членов Консервативной партии Великобритании, а также членов ряда «юнионистских» партий Сев. Ирландии.

**Сэр Филипп Ли Брокльхёрст**, баронет, родился в 1887 году в Свитэмли Парк в Стаффордшире, учился в Итоне и в колледже Тринити Холл в Кембридже. Выступал от Кембриджа в соревнованиях по боксу в легком весе в 1905–1906 годах. Не женат.

**Томас В. Эджуорт Дэвид** – член Королевского общества, профессор геологии Сиднейского университета, по происхождению валлиец, 50 лет. Получил образование в Нью-колледж, Оксфорд и после этого изучал геологию в Королевском колледже точных наук. Приехал в Австралию, чтобы занять пост главного геолога и топографа в штате Новый Южный Уэльс, и оставался там в течение последних 18 лет. Является авторитетом в области динамической геологии и гляциологии, автор исследования об австралийских каменноугольных бассейнах. Женат.

**Бернард К. Дэй** родился в августе 1884 года в Уаймондхэме, Лестершир, образование получил в средней школе Веллингборо. Имел отношение к технике с 1903 по сентябрь 1907 года, оставил службу в Нью-Эрольской автомобильной компании, чтобы присоединиться к экспедиции. Не женат.

**Эрнст Джойс** родился в 1875 году. По окончании в 1891 году Королевской медицинской школы в Гринвиче поступил во флот; стал боцманом первого класса и служил в Южной Африке (медаль и значок). Присоединился к экспедиции «Дискавери» на мысе Доброй Надежды и служил в Антарктике (полярная медаль и значок, серебряная медаль Географического общества). Служил в артиллерийском училище на острове Уэйл. Оставил флот в декабре 1905 года, снова вернулся туда в августе 1906 года и окончательно ушел, присоединившись к экспедиции, в мае 1907 года. Не женат.

**Элистер Форбс Маккей** родился в 1878 году, сын Форбса Маккея, полковника 92-го шотландского полка им. Гордона. Получил образование в Эдинбурге. Затем работал под руководством профессоров биологии Геддеса и Д'Арси Томпсона в Данди. Служил в Южной Африке в кавалерийском взводе (медаль королевы и значок), а позже в полиции Баден Пауэла; затем, сдав последние экзамены по медицине, отправился на фронт в качестве гражданского врача. Поступил врачом во флот; через четыре года вышел в отставку и затем присоединился к экспедиции. Не женат.

**Энеас Лайонель Эктон Макинтош** родился в 1881 году в Тирхут, Бенгалия (Индия). Окончил Бедфордскую среднюю школу. Стал моряком в 1894 году, поступив в торговый флот, а в 1899 году поступил на службу в «Пенинсулер энд ориентал стим навигэйшн компани». Получил звание офицера в июле 1908 года. Не женат.

**Эрик Стюэрт Маршалл** родился в 1879 году, образование получил в школе Комбскул в Монктоне и в Эммануэль-колледже, Кембридж. Был представителем своего колледжа в соревнованиях по гребле и футболу. Готовился к духовной карьере. В 1899 году поступил в госпиталь св. Варфоломея и в 1906 году получил диплом врача. Был капитаном команды регбистов, госпиталя св. Варфоломея в 1903–1904 годах и выступал от клуба Ричмонда в 1903–1905 годах. Присоединился к экспедиции в качестве врача и картографа. Не женат.

**Джордж Эдуард Марстон** родился в Портсмуте в 1882 году. Как художник основное образование получил в политехникуме на Риджент-стрит. Имеет диплом учителя рисования. Был принят в экспедицию в качестве художника. Не женат.

**Дуглас Моусон** родился в Австралии в 1880 году, куда его родители прибыли с острова Мэн. Получил образование в Австралии, читает лекции по минералогии и петрографии в Аделаидском университете и является почетным хранителем Южноафриканского музея. Присоединился к экспедиции в Австралии. Не женат.

**Джеймс Мёррей** родился в 1865 году в Глазго. В ранней юности занимался различными отраслями искусства. Интересовался естественной историей, в особенности ботаникой, а в 1901 году стал заниматься микробиологией. В 1902 году был приглашен сэром Джоном Мёр-

реем в качестве биолога в экспедицию, занимавшуюся топографической съемкой Шотландского озера, но прервал эту работу, став биологом нашей экспедиции. Женился в 1892 году.

**Раймонд И. Пристли** родился в 1886 году и обучался в школе в Тьюксбери. Поступил в Лондонский университет в 1903 году; до 1905 года был учителем в Тьюксбери. Затем поступил в колледж Бристольского университета и сдал курсовые экзамены в 1906 году. Получил назначение на должность геолога экспедиции, будучи на последнем курсе.

**Уильям К. Робертс** родился в 1872 году в Лондоне, работал поваром на море и на суше. Приглашен в экспедицию на должность повара. Женат.



*Члены экспедиции на борту судна «Руник» компании «Уайт Стар Лайн», рейс в Новую Зеландию. Слева направо: Пристли, Марстон, Уайлд, Джойс, капитан Матиас, Дэй.*



*«Нимрод» перед отплытием на юг*



*Лейтенант Эрнест Шеклтон на борту «Нимрода»*

**Фрэнк Уайлд** родился в 1873 году в Йоркшире. Его мать происходит по прямой линии от капитана Кука, а один из его дядей был три раза в Арктике. В 1889 году поступил на службу в торговый флот, в 1900 году поступил в военно-морской флот. Был членом Британской национальной антарктической экспедиции 1901–1904 годов, награжден полярной медалью, значком и серебряной медалью Королевского географического общества. Когда Адмиралтейство согласилось на его назначение в Британскую экспедицию, находился в Ширнесском артиллерийском училище.

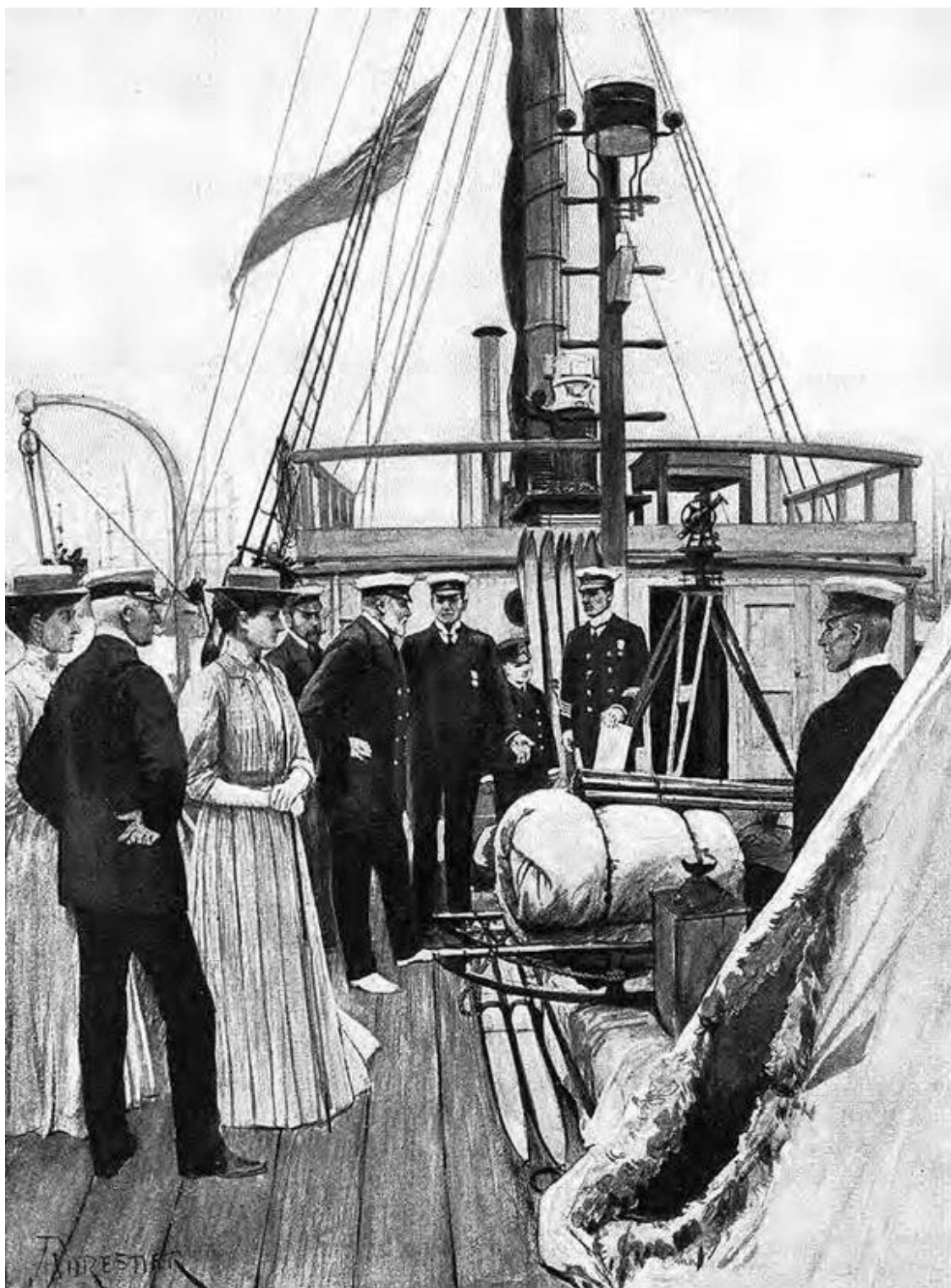
## Первый этап

Дело подготовки экспедиции шло быстрыми шагами вперед, и в конце июля все запасы и снаряжение были погружены на «Нимрод», готовый к отплытию в Новую Зеландию. Конечным пунктом, из которого мы предполагали отправиться в Антарктику, я избрал хорошо оборудованный порт Литтелтон, где рассчитывал найти такое же содействие нашей экспедиции со стороны местных властей, какое было оказано трем кораблям экспедиции «Дискавери».

В начале июля мы устроили в помещении экспедиции на Риджент-стрит выставку наших запасов и снаряжения, которую посетило несколько тысяч человек. Времени у нас было в обрез, так как следовало еще позаботиться о массе мелочей, преодолеть множество всевозможных мелких трудностей, но мы все-таки не задержались, и 30 июля «Нимрод» отплыл из ост-индских доков в Торкуэй. Это был первый этап из 25 000 километров нашего пути до Новой Зеландии. Большинство членов берегового отряда, в том числе и я, собиралось проделать этот путь на пароходе, но из доков я отправился с «Нимродом», решив так доплыть до Торкуэя.

В первую ночь пути мы пристали в Гринхите, а 31-го утром продолжали свой путь в Торкуэй, высадив в Тильбери м-ра Рейда, который вернулся в Лондон за корреспонденцией.

Добравшись до Лондона к вечеру того же дня, он застал в конторе телеграмму из королевской канцелярии, приказывающую «Нимроду» зайти в Кауэс, чтобы в воскресенье, 4 августа, их величества король и королева могли подняться на борт и осмотреть судно и снаряжение. М-р Рейд был в большом затруднении, не зная, как переправить мне это известие, но комендант порта Ширнес был так любезен, что отрядил специальный буксир, который нагнал «Нимрод» в Рамсгэйт и известил нас о необходимости изменить наш план.



*«Их величества король и королева инспектируют снаряжение на борту «Нимрода» в Кауэсе» Э. Г. Ш.*





*«Король милостиво пожаловал мне орден Виктории, а королева вверила мне «Юнион Джек...»*

Вечером мы отплыли в Кауэс и утром 1 августа остановились на один час в Истбурне, чтобы дать возможность кое-кому из людей, оказавших поддержку экспедиции, нанести нам прощальный визит. В воскресенье мы стали на якорь в Кауэсе и их величества король и королева и их королевские высочества принц Уэльский, принцесса Виктория, принц Эдуард и герцог Коннаутский поднялись на борт судна. Король милостиво пожаловал мне орден Виктории<sup>25</sup>, а королева вверила мне «Юнион Джек»<sup>26</sup>, который я должен был взять с собой во время санной экспедиции на юг.

«Нимрод» отплыл в Торкуэй ранним утром следующего дня и прибыл туда 6 августа. В этот вечер на прощальном ужине мы подняли тост за успех экспедиции, а в среду утром 7 августа корабль отплыл в Новую Зеландию. Он прибыл в Литтелтон 23 ноября, так что это путешествие с заездом в Сент-Винсент и Кейптаун заняло три с половиной месяца. М-р Рейд добрался до австралийских вод на месяц раньше «Нимрода» с тем, чтобы сделать необходимые приготовления и встретить маньчжурских лошадей. Я же приехал в начале декабря, намереваясь уехать из Литтелтона 1 января 1908 года.

Жители Новой Зеландии и Австралии с самого начала проявляли живейший интерес и участие к нашей экспедиции.

Я получил 5000 фунтов от австралийского и 1000 фунтов от новозеландского правительств. Эта сумма позволила мне увеличить состав берегового отряда, пополнить в некотором отношении запасы продовольствия и снаряжения и еще больше укрепить судно, чего раньше я был не в состоянии сделать. Новозеландское правительство согласилось также оплатить половину расходов по доставке «Нимрода» в Антарктику на буксире, чтобы сберечь уголь для тяжелых условий плавания во льдах, и вообще оказывало нам всестороннюю помощь. Главный почтмейстер доминиона распорядился о выпуске для нас небольшой специальной серии марок и на время пребывания в Антарктике назначил меня почтмейстером, что значительно упростило отсылку корреспонденции на «Нимроде» с места зимовки.

Лошади наслаждались отдыхом на о-ве Квэйл, они откормились и стали гладкими; необходимо было объездить их и приучить возить сани. За эту работу взялся м-р К. Табмен, ему

---

<sup>25</sup> Имеется ввиду Королевский Викторианский Орден.

<sup>26</sup> Union Jack – Британский национальный флаг.

помогал д-р Маккей. При этом на острове произошло немало волнующих эпизодов. Лошади были очень дикими, Маккею и Табмену не раз приходилось спасаться бегством от животных, которых они объезжали. Лошади белой масти, которые впоследствии оказались самыми выносливыми, поддавались воспитанию труднее всего. Одну из них, несмотря на превосходные физические качества, даже пришлось оставить, потому что за короткое время, бывшее в нашем распоряжении, оказалось невозможным приучить ее слушаться. В мои планы входило взять только 10 лошадей из 15, купленных нами с расчетом на возможные потери при переезде в Новую Зеландию, поэтому Табмен и Маккей посвятили все внимание наиболее пригодным животным.



*«Это были дикие лошадки, выращенные в Маньчжурии, ростом приблизительно в метр и разных мастей. Все они отличались прекрасным здоровьем, силой, были своенравны и игривы...» Э. Ш.*



*Остров Квэйл, Новая Зеландия. Д-р Маккей и м-р Табмен объезжают лошадей и приучают возить сани*

Не знаю откуда, но у всех лошадей были клички. Лошадей, которых мы взяли с собой, уезжая из Новой Зеландии, звали: Сокс, Гризи, Чайнамен, Билли, Зулу, Доктор, Квэн, Сенди, Нимрод и Мак.

В Лондоне я закупил 20 тонн маиса и 500 кг прессованных кормов «Мауджи» в качестве фуража для лошадей в Антарктике. Маис был запакован примерно в 700 окантованных герметических ящиков, а корм в жестяные банки по полкило весом. В состав корма входят сушеная говядина, морковь, молоко, смородина и сахар. Он очень питателен при сравнительно небольшом весе. Банка корма разводится примерно двумя литрами воды. Лошадям эта пища пришлась очень по вкусу. Кроме того, в Австралии мы запаслись еще 10 тоннами прессованного корма, состоящего из овса, отрубей и мякоти. Этот корм помещался в 250 небольших тюках. Для собак я закупил полторы тонны собачьих сухарей, рассчитывая дополнять их рацион тюленьим мясом.

Последние приготовления к отъезду потребовали огромного труда, но к 31 декабря все было закончено. Мы устроили на «Нимроде» помещение для научного персонала, отгородив заднюю часть трюма и построив там каюты, к которым вела крутая лестница из кают-компаний. Разумеется, помещение было очень тесное, фактически там поместились только койки. По некоей неизвестной причине это место сразу же получило прозвище «устричный закоулок».

Накануне отъезда, после того как ученые перевезли туда свои вещи, «закоулок» представлял собой картину совершенно невообразимого перенаселения.

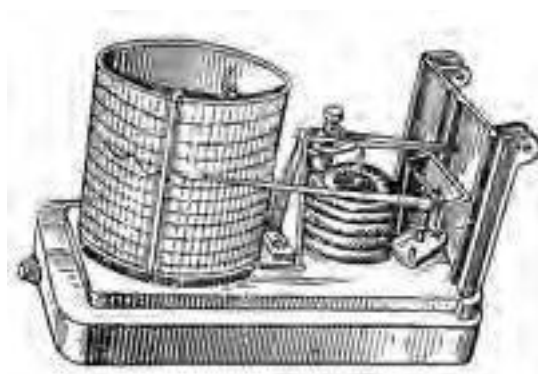
Лошадей пришлось поместить на палубе, и для них были выстроены десять прочных стойл. Автомобиль упаковали в большой ящик, который укрепили цепями на люке кормовой части корабля, откуда его нетрудно было перенести на лед, когда понадобится. Вес груза, помещенного на палубе, был весьма велик. Туда входили ящики с маисом, жестянки с карбидом для изготовления ацетилена, некоторое количество угля и все наши сани. В результате «Нимрод» сидел довольно глубоко, так что когда мы выходили из Литтелтона, от воды до палубы оставался только один метр.

Живых овец, подаренных экспедиции новозеландскими фермерами, поместили на палубу «Куниа» – парохода, которому предстояло буксировать «Нимрод» на юг. Я был очень заинтересован в том, чтобы «Нимрод» шел до Антарктики на буксире, так как хотел сэкономить уголь.

После того как запасы продовольствия и снаряжения доставили на судно, оно уже не могло вместить большого количества угля, так как и без того было сильно перегружено. В то же время нам очень важно было иметь достаточный запас угля, чтобы судно могло пройти сквозь льды и возвратиться в Новую Зеландию, а также для отопления дома зимой. Правительство доминиона обещало оплатить половину стоимости буксира, вторую половину согласился оплатить сэр Джеймс Милс, президент Объединенной пароходной компании. Был зафрахтован пароход «Куниа», судно с железным корпусом, водоизмещением около 1100 тонн, командовать которым было поручено капитану Ф. П. Ивенсу. Дальнейшие события подтвердили правильность этого выбора.

Работа в это время достигла крайнего напряжения, и я очень многим обязан м-ру Дж. Кинсей из Крайстчёрча за его помощь и советы. Уезжая, я оставил ведение дел экспедиции в Новой Зеландии в его руках.

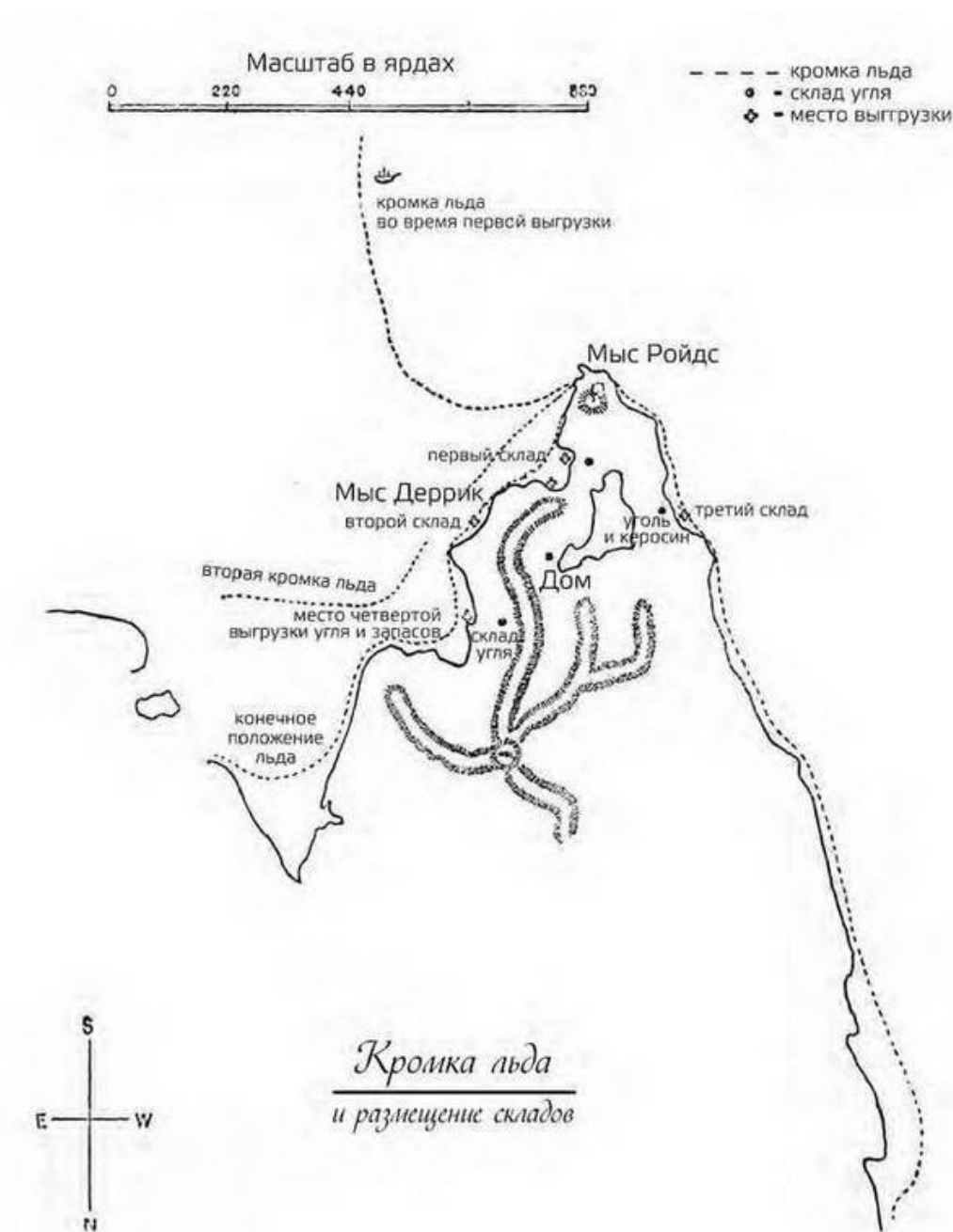
31 декабря было последним днем нашего пребывания в Новой Зеландии, потому что, как я объявил уже в своей публикации об экспедиции, мы должны были выйти из Литтелтона в первый день нового года. Запасы и снаряжение, подготовленные с максимально возможной полнотой, были уже погружены; я написал последние деловые и личные письма. Оставалось только следующим утром погрузить на «Нимрод» лошадей и собак.



*Барограф*

## Часть II

### Отплытие из Новой Зеландии. Корабельная жизнь. В южных морях. Поиск места высадки. Разгрузка. Первые трудности



### От Литтелтона до Южного полярного круга

Наконец настало и 1 января 1908 года! Наше последнее утро в пределах цивилизованного мира было теплым, ясным и солнечным. Для меня этот день был связан с некоторым чувством освобождения и облегчения от той тяжелой и напряженной работы, которую пришлось

выполнять в течение предшествовавшего года по организации экспедиции. Теперь предстояла новая работа, связанная также с волнениями и требующая еще большего напряжения энергии, чем вся предыдущая.





Капитан Ингленд получил приказание приготовить судно к отходу в 16 часов, поэтому после полудня большинство членов экспедиции собралось уже на «Нимроде». День Нового года был в Литтелтоне также днем регаты<sup>27</sup>, и множество праздничной публики (тысячи людей) окружало наше судно, рассматривая его. Палуба «Нимрода» весь день была переполнена посетителями, проявлявшими самый настойчивый интерес ко всему, что касалось нашей экспедиции и ее снаряжения. Само собою разумеется, что особое внимание привлекали лошади. Многие удивлялись толщине и солидности бревен, из которых сооружена конюшня, но мы прекрасно знали, что придется встретиться с весьма суровыми условиями погоды и с сильной волной, так что прочность этого сооружения далеко не будет лишней.

«Устричный закоулок» был совершенно переполнен личным имуществом 14 членов берегового отряда. В него временно сложили все бесчисленные научные инструменты, так что

---

<sup>27</sup> Традиционные большие соревнования на парусных, гребных или морских судах.



войти в это помещение или выйти из него было задачей чрезвычайной трудности. В эту нору попадали через узкий проход по лестнице, которая вела вниз почти в полной темноте, так как вход был загроможден ящиками, а единственный узкий палубный иллюминатор обычно заслоняли ноги любопытных посетителей. Все 14 коек членов берегового отряда, так же как и все доступные участки пола, были завалены багажом.

Именно в этом малокомфортабельном месте романтический дух и мечты о белых от пены южных морях и еще более белых безмолвных просторах Антарктики окончательно завладели сердцем Джорджа Бакли. Сидя там, беседуя о предстоящих нам делах, он загорелся желанием принять в них участие и решил проехать с нами хотя бы только до Полярного круга, так как понимал, что на большее у него нет времени. Бакли вдруг вскочил и прибежал ко мне с вопросом: не возьму ли я его с собой до антарктических льдов? Я с удовольствием согласился – его интерес к нашей экспедиции был действительно очень велик, к тому же мы все успели уже к нему привязаться. Этот разговор происходил в 14 часов, а «Нимрод» должен был отойти в 16 часов. Бакли умудрился добраться на поезде до Крайстчёрча, забежать в свой клуб, переодеть свои адвокатские обязанности одному из приятелей, сунуть в ручной чемоданчик зубную щетку и немного белья, пробиться сквозь праздничную толпу на станции Крайстчёрч, сквозь другую толпу в порт и попасть на «Нимрод» за несколько минут до его отхода. В качестве единственной защиты от самого сурового климата на земном шаре был летний костюм. Бесспорно, он побил все рекорды по сборам в полярную экспедицию.

Время шло быстро, было уже около 16 часов и весь состав экспедиции находился на судне, за исключением профессора Дэвида. Я его видел в этот день утром протискивающимся сквозь толпу, заполнявшую порт. Он сгибался под тяжестью одного конца длинной железной трубы, тогда как железнодорожный носильщик нес ее другой конец. Эта драгоценная ноша, по его словам, предназначалась для бурения Великого ледяного барьера с целью получения образцов льда, а он обнаружил ее забытой на железнодорожной станции. Без сомнения, он и теперь делал последний обход станции, проверяя, не забыто ли еще что-нибудь. Но как раз когда я начал уже серьезно беспокоиться, так как не хотел откладывать отхода судна, Дэвид вдруг появился на палубе. Руки его были заняты хрупким стеклянным аппаратом и другими научными принадлежностями.

В тот момент, когда он с величайшей осторожностью шел по мосткам, ему преградила путь весьма полная особа, о которой профессор потом говорил: «Пусть едут на полюс, кому охота, а ей и на берегу хорошо». Они встретились на середине мостков. Вещи помешали профессору посторониться, и он под давлением превосходящего веса полетел с мостков прямо на головы нескольких членов экспедиции, судорожно прижимая к себе драгоценные предметы. Самое удивительное, что все осталось целым.

За минуту до 16 часов был дан приказ приготовить машину, ровно в 16 часов отданы концы, и «Нимрод» медленно двинулся. Приветственные крики не смолкая раздавались на пристани, где собрались тысячи людей, когда мы стали подвигаться к выходу из гавани с развевающимся на носу корабля флагом королевы, отдавая прощальный салют кормовым флагом. Новая волна приветствий поднялась, когда мы проходили мимо судна американской магнитной съемки «Галилей».

Это судно также выполняло научную задачу, хотя его маршрут проходил по более спокойным морям и в более мягком климате. Но даже это сердечное прощанье не могло сравниться с тем, что было, когда мы миновали плавучий маяк, находившийся у выхода из гавани. Воздух дрожал от пушечных выстрелов, от гудков и свистков всех пароходов, находившихся в порту. Раздавался приветственный рев тридцатитысячной толпы, наблюдавшей за маленьким черным судном, уходившим в открытое море. Впереди двигался наш мощный союзник «Куниа», выпуская клубы дыма, а по обе стороны шли катера и лодки Объединенной компании, в которых находилось шесть или семь тысяч человек.

Мы покидали новозеландский рейд, провожаемые прощальными приветствиями и пожеланиями счастливого плавания. Каждый из нас был глубоко растроган. Но и это не было последним приветом, нам предстояло получить еще одно доброе пожелание и притом такое, которое в особенности затронуло сердца моряков. Нам салютовали стоявшие у выхода военные английские суда австралийской эскадры – флагманский корабль «Могучий», «Пегас» и «Пионер».

Когда мы проходили мимо «Пионера», экипаж корабля собрался на палубе и приветствовал нас троекратным «ура». То же самое повторилось, когда мы поравнялись с «Пегасом». Все мы, 39 человек, поравнявшись с каждым из кораблей, тоже кричали «ура» в ответ. Затем мы подошли к флагманскому кораблю, и новое оглушительное «ура» раздалось среди 900 моряков, находившихся на его борту; над водой разнеслись звуки судового оркестра, игравшего «Сердца наших кораблей крепки, как дуб», а потом старую шотландскую песню «Давным-давно». Мы ответили троекратным «ура» и прокричали еще раз «ура» в честь леди Фокс, принявшей сердечное участие в организации экспедиции.





*1 января 1908 г. тысячи людей пришли проводить экспедицию в Антарктику*

Пройдя «Могучий», мы остановились, чтобы взять буксирный канат от «Куния», и высадили при этом на катер «Кентербери» провожавших нас близких друзей.

Затем мы вплотную подошли к корме «Куния» и приняли оттуда четырехдюймовый проволочный буксирный трос. Этот трос имеет четыре дюйма не в диаметре, а по окружности и сделан из стали высшего качества. Мы продели замок в петлю на конце троса и прикрепили к нему свободные концы обеих цепей «Нимрода». Затем отмотали по 30 морских саженей<sup>28</sup> каждой цепи по обеим сторонам носа судна и крепко обвязали внутренние концы вокруг фок-мачты<sup>29</sup>. Такое крепление, называемое на морском языке шпрингом, действовало, как пружина, уменьшая опасность того, что под действием неожиданного напряжения трос оборвется; благодаря собственному весу цепи оставались погруженными в воду даже при скорости движения в семь-восемь узлов. Покончив с этой операцией, мы дали сигнал «Куния» двигаться в путь и через несколько минут оказались уже в открытом море.

Были легкий ветер и небольшое волнение, но не прошло и часа, как вода стала вкатываться на палубу через шпигаты<sup>30</sup>. Это показалось нам неважным предзнаменованием: если в такую хорошую погоду «Нимрод» не остается сухим, то что же будет с ним, когда задует настоящий южный шторм? «Нимрод» тащился за «Куния», как ребенок, которого насильно ведут в школу, — безжизненно и безучастно. Помимо того, что «Нимрод» был перегружен, нос

<sup>28</sup> Единица длины в английской системе мер равная 6 футам или 1,853 м.

<sup>29</sup> На трехмачтовом судне различаются: фок-мачта — передняя; грот-мачта — вторая от носа и бизань-мачта — задняя, ближайшая к корме.

<sup>30</sup> Отверстия в борту судна для стока воды.

его еще оттягивала тяжесть буксирного каната, весившего семь тонн. Никогда еще не бывало, чтобы экспедиционное судно, отправлявшееся в Антарктику, шло на буксире до встречи со льдами. Но для нас много значило сберечь уголь – несколько сэкономленных тонн угля могли впоследствии спасти экспедицию.

Приближалась ночь, и последнее, что мы увидели в Новой Зеландии, был голый скалистый мыс, все более и более исчезающий в вечернем тумане. Обитатели «устричного закоулка», пообедав наскоро в столовой, всячески старались превратить царивший в их помещении хаос хоть в какое-нибудь подобие порядка. Кое-кому из научного персонала приходилось время от времени прерывать эти попытки из-за внезапных приступов морской болезни, и в этом не было ничего удивительного – даже бывалые моряки могли бы не выдержать: сочетание духоты с качкой судна было мало приятным. Некоторые члены отряда предпочитали спать на палубе, если им удавалось найти себе уголок. Одного из нас море так скрутило, что он трое суток подряд лежал пластом среди овощей и ящиков с маслом и карбидом на переднем мостике, несколько приходя в себя только в часы еды. Поскольку его ложе находилось как раз над камбузом, он только выползал из-под своих промокших одеял, протягивал вниз руку и жалобным голосом просил какой-нибудь пищи, чтобы заполнить желудок.



*«Нимрод» покидает гавань Литтелтона. Позади флагманский корабль австралийской эскадры «Могучий»*

Профессору Дэвиду отвели каюту Мичелла, который поселился в «устричном закоулке». Эта каюта была размером примерно 1,8 м на 0,9 м, а профессор вез с собой чуть ли не четверть тонны научных инструментов, книг и фотоаппаратов, так что, как легко можно себе представить, для него самого оставалось не слишком много места. Кают-компания «Нимрода» имела 3,7 м в длину и 2,7 м в ширину, и так как нужно было там по три раза в день кормить 22 рта, с самого начала пути возникли затруднения. Большим подспорьем на случай переуплотнения бывала каюта Дэнлопа, вмещавшая трех человек. Дэвис и Макинтош также помещали в своих

каютах по одному голодному путешественнику. Еду сначала передавали в эти особые столовые, а затем кормили народ в основном помещении.

В первый вечер пути все шло хорошо, так как движение было относительно спокойным, но позже каждый обед или ужин превращался в серию приключений. Я поместился в капитанской каюте и колебался в выборе места для сна между койкой и диваном, пока, наконец, плотник не сколотил мне кровать из планок высотой примерно в 10 см от пола. Мы не предполагали, что в течение ближайших двух недель, пока «Нимрод» не приблизится к месту зимовки, нам придется жить, не снимая с себя промокшей одежды, в состоянии постоянной бессонницы и настороженности.

Плохая погода на море не заставила себя ждать. Уже ночью 1 января юго-западный ветер стал свежеть, и на следующее утро оба наши судна отчаянно болтались на волнах. «Куния» сигнализировал нам выпустить еще саженой тридцать цепей, присоединенных к его буксирному канату. Это было сделано с большим трудом. Судно переваливалось с боку на бок, цепи гуляли по палубе, перекидываясь с одной стороны на другую. При помощи нашего одряхлевшего сорокалетнего брашпиля<sup>31</sup> с ними не легко было справиться. Вот когда я ощутил все реальные последствия той чрезмерной экономии и стесненности в средствах, которые испытывались с самого начала организации экспедиции. Как хотелось бы мне иметь такое же великолепно оборудованное современное судно, как «Дискавери» – большой, специально построенный пароход, которым мы располагали во время предыдущей экспедиции!

После полудня ветер и волна увеличились, «Нимрод» нырял вверх и вниз, причем на палубе все, что могло сдвинуться, пришло в движение. Волны начали вкатываться на палубу. Через минуту мы оказались совершенно промокшими, а высохли по-настоящему только через две недели. Скоро уже по всей палубе ходила вода, белые гребни волн с грохотом разбивались о борта парохода, и брызги летели до мостика. Вдоль палубы пришлось протянуть леера<sup>32</sup>, так как без них рискованно было передвигаться.

Нашей главной заботой были, однако, лошади. Вспоминая теперь о тех днях, я не могу понять, каким образом они пережили все страдания, которые выпали на их долю. В ту же ночь я организовал двухчасовые вахты, по два члена экспедиции в каждой, чтобы ни на минуту не оставлять лошадей без надзора и ухода. У нас были две конюшни – одна на правом, другая на левом борту, каждая по пяти стойл, между ними располагался передний люк. Наши вахтенные прозвали это место «кавалерийским клубом». В темные бурные ночи, когда волны, перекачиваемые через передний люк, то и дело валили вахтенных с ног, здесь им приходилось не слишком сладко. Впрочем, они мужественно переносили все невзгоды и относились к ним юмористически, как наши предки, которые всегда с «одинаковым приветом принимали гром и солнце». Ночью в лошадиных конюшнях было очень неудобно, густой мрак прорезал лишь свет слабо мигающей лампы. Рев бури переходил в пронзительный вой, ветер рвал снасти, крыша конюшни и шлюпбалки, которые на нее частично опирались, раскачивались, скрипели и, казалось, при каждом резком наклоне судна грозили обрушиться. Волны с глухим шумом бились о палубу. Освещаемые тусклым светом фонаря, белые от пены водовороты воды проносились по конюшне и над передним люком. Даже до кормового мостика доносилось испуганное ржание животных, отчаянно старавшихся удержаться на ногах посреди воды, заполнявшей качающиеся стойла. Временами особенно большая и мощная волна окатывала палубу, выбивала подставки из-под лошадей и кидала вахтенных чуть ли не в самую гущу бившихся животных. Как только сходила масса воды, вахтенные снова с трудом прибивали подставки на места, а затем опять усаживались на укрепленный на переднем люке мешок с фуражом. Можно себе представить, каким желанным казался для них отдых после такой двухчасовой вахты.

<sup>31</sup> Горизонтальный ворот для подъема якорей.

<sup>32</sup> Туго вытянутые веревки, во время сильной качки протягиваемые по палубе в целях безопасности передвижения людей.

Правда, в «устричном закоулке» было тоже не слишком сухо, постели промокли насквозь, воздух был тяжелый, но измученные люди засыпали даже в этих условиях, едва втиснувшись на свои койки, если только какой-нибудь особый крен судна не отправлял их в компанию разнообразных предметов, катавшихся взад и вперед по полу «закоулка».

В течение второй ночи погода была настолько плоха, что мы предпочли идти тише и вечером просили «Куниа» убавить ход. На следующее утро небо безнадежно затянуло густыми тучами и никакого улучшения погоды не ожидалось. Мы продвигались к югу со скоростью не более одной мили в час, причем наше судно, по-видимому, испытывало сильнейшее напряжение из-за постоянной тяги буксира. Во второй половине дня погода немного стихла, и мы дали «Куниа» сигнал увеличить ход. К полуночи улучшение погоды стало еще более заметным.

На следующее утро, 4 января, мы выпустили почтового голубя, которого взял один из новозеландских матросов. С голубем послали краткое сообщение с описанием перехода, рассчитывая, что птица благополучно доставит нашу весточку в Новую Зеландию, до которой было 482 км. Вестник этот сделал один-два круга над судном, а затем взял определенное направление – прямо домой. Мы боялись только, что на него могут напасть альбатросы<sup>33</sup>, которые в большом числе кружились за кормой, и на самом деле, как мы узнали впоследствии, голубь не долетел до дому.

Надежды, что погода изменится к лучшему, не оправдались – ветер снова начал усиливаться, и волны с силой обрушивались на борта парохода. Через несколько часов мы опять находились во власти ужасной бури. Оказалось, морские качества «Нимрода» недооценивались: в данном случае суденышко проявило все свои достоинства. По мере того как росла ярость бури, судно словно просыпалось от летаргического сна. Можно сказать, что оно стряхнуло с себя уныние, овладевшее им, когда впервые за сорок лет своей напряженной жизни оказалось вдруг прикрепленным к буксирному канату. Теперь, когда бушевавшая буря лишила канат какого-либо значения, кроме того, что он прибавлял судну остойчивость, «Нимрод» стал вести себя самостоятельно. Нельзя было не восхищаться, как он поднимался навстречу подходящим волнам. Его кидало вверх и вниз. Крохотным пятнышком в необъятном водном пространстве он взлетал на гребень гигантской волны, и нам, как с птичьего полета, открывался оттуда вид на пароход «Куниа», смело пробивавшийся сквозь хаос. Затем «Нимрод» погружался в ложбину между волн, мы различали только, как «в водяной пыли» кренятся трубы и мачты нашего защитника.

К концу дня те из членов экспедиции, которые еще не попали в лапы морской болезни, любовались поистине величественным зрелищем бури. Я никогда не забуду, как Бакли, искусный яхтсмен, часами стоял на юте<sup>34</sup>, наслаждаясь разыгравшейся борьбой стихий и восхищаясь тем, как оба корабля сражаются с бурей. Профессор Дэвид также стоял на мостике, держась за мокрые поручни, поглощенный этим грандиозным зрелищем. В промежутках между порывами бури мы беседовали о многом. Заходил разговор о любимых поэтах, и, естественно, в этих условиях мы не раз вспоминали стихи Браунинга<sup>35</sup>.

Настала ночь, тяжелая и мрачная. Впереди мерцал лишь едва заметный огонек на мачте «Куниа». Мы живо представляли себе, как там на мостике вырисовывается крепкая фигура капитана Ивенса, этого превосходного моряка, который стоял там среди водяных брызг, смелый, бдительный и спокойный, прилагая все силы к тому, чтобы помочь маленькому судну за кормой своего корабля. Мы могли только восхищаться удивительным умением моряка преду-

<sup>33</sup> Морские птицы с длинными узкими очень сильными крыльями и характерным парящим полетом. Самый большой – странствующий альбатрос – имеет размах крыльев до 3,5 м. Окраска белая с черным или дымчатая. Встречаются в океанах под всеми широтами, но преимущественно в Южном полушарии.

<sup>34</sup> Часть палубы от бизань-мачты до кормы.

<sup>35</sup> Браунинг, Роберт (1812–1889) – английский поэт, один из виднейших представителей английской поэзии середины XIX века.

гадивать все наши нужды и желания. Всю эту ночь буря была особенно сильной. Утром 5 января я велел капитану Ингленду просигнализировать «Куниа» вылить масло на воду, думая, что это поможет нам. До некоторой степени это, может быть, и помогло, но все же не настолько, чтобы защитить нас от волн, постоянно раскатывавшихся по палубе. Накануне я думал, что ветер достиг максимальной силы, но оказалось, что теперь, вечером, он был еще сильнее. Боковая качка «Нимрода» достигала более  $50^\circ$  отклонения от перпендикуляра в ту и другую стороны. Насколько больше, я не могу сказать, так как на шкале прибора, отмечавшего качку, было только 50 делений, а стрелка перешла эту черту. Если читатель возьмет карандаш и наклонит его под углом в  $50^\circ$  в одну, а потом в другую сторону, он получит представление о величине той дуги, которую описывали мачты и палуба «Нимрода». Естественно, что при подобных обстоятельствах крепким маленьким лошадкам приходилось до предела напрягать свои силы, чтобы только устоять на ногах. Подвешивать их на ремнях было нецелесообразно, так как лошади были приучены лишь наполовину, и когда мы попытались подвесить одну из них, то она просто обезумела от страха. Единственное, что нам оставалось – это стараться успокоить их, и, по-видимому, человеческий голос и прикосновение хорошо действовали на животных. Превосходно управлялся с ними Бакли, они, казалось, понимали, что он хочет помочь им.

Временами на небе с южной и восточной сторон появлялись просветы. 5 января впервые пошел мокрый снег. Ветер, дувший то с запада, то с юга или с юго-запада, стал очень холодным, и, несмотря на разгар лета, температура была около  $-13,3^\circ \text{C}$ . Мы встретили также огромные массы плавучей травы, вероятно сорванной ветром с островов, расположенных от нас на юго-запад. При всем этом 5 января мы находились еще несколько севернее  $50^\circ$  ю. ш., то есть на широте, соответствующей в нашем полушарии Южной Англии. Путь наш лежал прямо на юг, так как я хотел войти в плавучие льды примерно на  $178^\circ$  в. д. По опыту предыдущих экспедиций мне было известно, что под этим меридианом льды бывают в меньшем количестве, чем далее к западу. Около 21 часа, когда нас особенно сильно качнуло, при наклоне судна в противоположную сторону одна из лошадей упала, повернулась на спину и не могла встать на ноги. Мы прилагали все усилия к тому, чтобы поднять несчастное животное, но в узком стойле нельзя было развернуться. Выводить же в полной темноте, когда волны раскатывались по палубе, лошадей из соседних стойл, чтобы снять перегородки и таким образом дать несчастному животному возможность подняться, было бы совершенным безумием. Волей-неволей пришлось ее оставить на ночь в таком положении в надежде, что с наступлением дня буря утихнет и при дневном свете мы сможем что-нибудь предпринять. Можно только изумляться живучести этого животного. Находясь всю ночь в скрюченном положении, постоянно окатываемая холодной водой, лошадь все-таки с жадностью съедала предлагаемое ей время сено. Несколько раз она силилась встать на ноги, но это ей не удалось, и к утру она стала ослабевать.

Утром 6 января буря задувала еще сильнее, чем прежде, и целые водяные горы обрушивались на нас. В 10 часов после ряда новых попыток поставить Доктора на ноги я, окончательно убедившись в том, что собственных сил у лошади не хватает, отдал приказание застрелить ее, хотя и сделал это с большим сожалением. Пуля из револьвера крупного калибра окончила все ее страдания. Утром ветер стал несколько слабее, в полдень мы были под  $50^\circ 58'$  ю. ш. и  $175^\circ 19'$  в. д.

Во второй половине дня 6 января ветер вновь усилился, порывы его достигали силы урагана, притом он менял направление и дул то с запада, то с северо-запада. Шедший впереди нас «Куниа» также немало терпел от погоды, но двигался с быстротой, какую позволяли обстоятельства. Ветер и волна имели теперь несколько более поперечное направление к курсу судна, поэтому «Куниа» мог лучше продвигаться вперед, нежели тогда, когда ему приходилось пробиваться сквозь волны с грузом буксирного троса, ведя за собой «Нимрод», что сильно затрудняло управление пароходом. Температура воздуха днем поднялась до  $+9,6^\circ \text{C}$ , а температура



морской воды упала до  $+6,6^{\circ}\text{C}$ . Причиной такой непрерывной ужасной погоды, говорили на судне, было то обстоятельство, что на второй день пути мы поймали альбатроса. Моряки считают, что умерщвление этой птицы приносит несчастье, но имея в виду, что мы это сделали из научных побуждений, а не по бесшабашности, как «Старый моряк»<sup>36</sup>, надо думать, альбатрос не был виновен в погоде. К этому времени большинство ученых, членов экспедиции, уже несколько оправилось от морской болезни и в свободное от дежурства возле лошадей время занялось ежечасными метеорологическими наблюдениями.

Невольно возникало искушение измерять температуру морской воды в том потоке, который непрерывно перекачивался через палубу, но к чести наблюдателей надо сказать, что они не поддавались этому искушению. Для измерения температуры применялся более строгий и точный, хотя и не такой простой способ – воду доставали из-за борта. Делать это, когда корабль находится в движении, совсем не легко, а при тех обстоятельствах, в которых мы находились, наблюдатель часто уже заранее получал представление о температуре воды, когда на него выплескивалось все содержимое ведра или же его с головы до ног окатывала набежавшая волна.

В этот день мы начали чувствовать серьезные последствия буксировки. Уже несколько дней кубрик, находившийся под шкафутом<sup>37</sup>, был постоянно затоплен, так как палуба над ним протекала. Обитатели «устричного закоулка» тоже пришли к убеждению, что их помещение скорее должно называться «мокрым закоулком»<sup>38</sup>. Но когда старший механик Дэнлоп после полудня поднялся на кормовой мостик и доложил, что в трюмах вода прибывает по метру в час, дело стало принимать более серьезный оборот. Я не ожидал, конечно, что буксировка нам обойдется совсем даром. Судну пришлось испытать чрезвычайно сильное натяжение, а оно было достаточно старым, но метр воды в час свидетельствовали о том, что результат буксировки весьма ощутим. Чтобы понизить уровень воды в трюмах, понадобилось на подмогу паровым помпам пустить в ход ручную. Тем самым, как выразился профессор, членом берегового отряда представился случай применить еще один научный инструмент. Была установлена вахта для качанья ручной помпы. Два члена экспедиции работали два часа или дольше, если требовалось, а затем сменялись двумя другими. Погода, между тем, становилась все хуже, и в полночь шквалы достигли силы настоящего урагана. Даже верхушки мачт «Куниа» исчезали временами из виду, и огонек на них, по которому мы правили, удавалось улавливать лишь на несколько секунд. Затем он пропадал за поднимающимся огромным гребнем волны, разделявшей оба судна. Высота волны по самому умеренному расчету должна была достигать 13 метров. Во время налетавших шквалов, сопровождавшихся градом и мокрым снегом, гребни волн сдувало ветром и несло в виде снопов пронизывающих брызг прямо нам в лицо; они достигали даже топселя<sup>39</sup> «Нимрода». Каждая из зеленых волн обрушивалась на нас, как бы желая поглотить судно. Но всякий раз «Нимрод» отважно поднимался на гребень волны и, пройдя над массой воды, которая, казалось, готова была раздавить его, останавливался на мгновение по другую сторону гребня, в то время как кипящая белой пеной волна уходила прочь от ускользнувшей жертвы.

Всю ночь продолжались шквалы ужасающей силы, и утром 7 января буря не уменьшилась. Волны все чаще и чаще прокатывались по палубе, настигая все забытые нами вещи и швыряя их взад и вперед. Каким-то образом волной захватило мешок с картофелем, и все его содержимое плавало по палубе, покрытой слоем воды в полметра. Стоя на кормовом мостике, я слышал, однако, как кто-то из команды без особого огорчения распевал, вылавливая картошку: «Вот как собираем орехи мы в дни веселого мая!»

<sup>36</sup> «Старый моряк» – герой романтико-фантастической поэмы английского поэта-романтика и литературного критика Самюэля Тэйлора Кольриджа (1772–1834).

<sup>37</sup> Шкафут – часть палубы между передней и средней мачтой.

<sup>38</sup> Игра слов: Oyster Alley, буквально – устричный закоулочек, а созвучное – Moister Alley – мокрый или сырой закоулочек.

<sup>39</sup> Наименование паруса.

В полдень мы находились под 53°26' ю. ш. и 177°42' в. д.<sup>40</sup> После полудня погода стала слегка улучшаться, но все же по морю еще ходили огромные волны. Альбатросов встречалось все больше, особенно темной породы; смерть одного из темных альбатросов во время путешествия Шелвока вдохновила Кольриджа на создание памятной всем поэмы<sup>41</sup>. Я видел, как один альбатрос, низко летевший между нашими кораблями, задел крыльями за буксирный канат, внезапно показавшийся из воды в момент, когда корма «Куния» поднялась над волной.

За ночь непогода значительно утихла и оставалась такой и на следующее утро, ветер дул с северо-запада. На третий день пути мы перевели собак с бака на передний мостик, и одна из них, тщетно пытаясь перебраться на палубу, задохнулась, прежде чем мы успели заметить, что животное попало в беду.

Утром 8 января шел непрерывный дождь, но он не умерил волнения, и к вечеру, когда направление ветра переменялось на юго-юго-западное, сила его опять возросла. Судно стало так трепать, что мы дали сигнал «Куния» лечь в дрейф. Волны в это время били с правого борта. Вдруг на нас обрушилась колоссальная волна. Казалось, что она неизбежно смоем все, находившееся на палубе. Но судно снова каким-то образом поднялось. Большая часть волны прошла мимо, хотя впечатление было такое, будто вся огромная масса воды рухнула на палубу. Мы уцепились за поручни кормы и ждали, пока пройдет волна, затем вытерли глаза от соли, чтобы осмотреть поле действия. Волна разбила часть креплений правого борта и разрушила небольшую надстройку на верхней палубе; обломки ее плавали уже у левого борта. Штормовой полупортик<sup>42</sup> был сорван с петель, так что вода теперь свободно гуляла по палубе, прочные деревянные поручни на корме, за которые мы держались, были поломаны и свернуты, но никаких опасных повреждений не было. Лица наших конюшенных вахтенных, с которых текло в три ручья, когда они вынырнули из совершенно залитого водой «кавалерийского клуба», достаточно красноречиво отображали волновавшие их чувства. Кухня также была совершенно залита водой, огонь потушен. Это, впрочем, случалось уже не в первый раз, но надо сказать, что наш кухонный персонал обнаруживал такую удивительную изворотливость, что за все это тяжелое время мы ни разу не оставались без горячей пищи. Это особенно замечательно, если принять во внимание крохотные размеры самого учреждения: кухня была всего 1,5×1,5 метра, а ей приходилось удовлетворять весьма серьезные аппетиты 39 человек.

Нерушимая традиция принятия горячей пищи трижды в день – три оазиса удовольствия в каждодневной пустыне неудобств и неприятностей – в значительной степени поддерживалась благодаря Робертсу, который, помимо того, что был помощником зоолога экспедиции, взял на себя еще роль повара. Видя, что команда судна не в состоянии будет справиться с обслуживанием 39 пассажиров, он в первый же день вызвался помогать судовому повару. В результате мы всегда были обеспечены свежим хлебом и горячим какао или чаем. Монтэгю, судовой кок, работал не покладая рук, несмотря на то что кухня постоянно была затоплена. Стюарды Хэндкок и Энселл творили чудеса ловкости, переправляя еду через опасную зону из кухни в столовую. Энселл, держа в одной руке и прижимая к себе десяток поставленных друг на друга тарелок, ухитрялся благополучно достигнуть цели, хотя по дороге на корму его сапоги зачастую наполнялись водой. Иногда, разумеется, дело обстояло не так благополучно, и схлынувшая волна оставляла на его одежде, волосах и лице обильные следы пищи. Как правило, несчастные случаи происходили уже в столовой после появления там еды. Скатерть через два-три дня стала бурой от постоянно проливавшегося на нее чая и кофе. Кое-кто был вынужден есть стоя из-за недостатка приспособлений для сиденья, при этом требовались большая лов-

<sup>40</sup> В английском издании допущена явная ошибка в отсчете долготы – указано 127°42' в. д. вместо 177°42' в. д.

<sup>41</sup> Речь идет о поэме С. Т. Кольриджа «Старый моряк». По свидетельству биографов поэта, эта поэма написана под впечатлением эпизода из книги английского мореплавателя Джорджа Шелвока (1690–1728) о его кругосветном плавании.

<sup>42</sup> Отверстие в фальшборте судна для осушения палубы.

кость и опыт, чтобы во время сильной качки балансировать с тарелкой супа. Каждая трапеза обычно сопровождалась фонтанами морской воды, врывающимися через дверь столовой или трещины в стеклянной раме. Вода не переставала плескаться в помещении до самого конца обеда или ужина, когда неустрашимый Энселл, наконец, посвящал ей свое внимание. Именно в столовой я однажды спас из воды маленький деревянный ящичек, содержащий патентованную смесь для тушения огня. Каюты командного состава, двери которых выходили в столовую, отличались той же степенью сырости, и когда кто-нибудь из офицеров команды, сменившись с вахты, приходил сюда в надежде на честно заработанный сон, он только мог сменить одежду, промокшую до нитки, на чуть менее мокрую. Впрочем, это обилие воды не угашало веселости духа обитателей судна. Почти каждый вечер у нас устраивались импровизированные концерты, непрерывный смех и веселье царили в крохотной столовой.

На море вообще существует обычай вечером в субботу провозглашать традиционные тосты «за отсутствующих друзей» и «за жен и любимых». Я обычно в это время находился в каюте или на мостике и, если случалось забыть про субботу, Уайлд и Дэнлоп мягко давали мне понять это, заводя известную песню «Любимые и жены», остальные с готовностью подхватывали хором. Этого намека было достаточно, чтобы я исправлял свое упущение, доставая требуемую бутылку.

9 января утром часов до десяти небо было ясное, а затем начался западный ветер. Вскоре он усилился, и пошел дождь. Большинство из нас в этот день воспользовалось случаем относительной устойчивости судна и занялось отмыванием своего лица и волос от образовавшейся соленой корки; за последнюю неделю мы положительно просолились, как огурцы. Около середины ночи дул уже небольшой северо-северо-восточный ветер. Непрерывный дождь в предшествовавшие 12 часов в значительной степени успокоил море.

10 января в полдень мы были под  $57^{\circ}39'$  ю. ш. и  $178^{\circ}39'$  в. д.<sup>43</sup> В течение дня ветер и волнение с северо-запада несколько усилились. Природа моря здесь такова, что мы вынуждены были идти не прямо на юг, а направлять судно несколько к юго-востоку. Еще до полуночи ветер опять достиг своей обычной теперь скорости и силы. Когда в 2 часа я стоял на мостике, то сквозь снежную метель, окутывавшую нас, я увидел при слабом свете наступающего утра с наветренной стороны огромную волну, образовавшуюся как будто независимо от других волн, – она возникла рядом с судном как бы сама по себе. К счастью, лишь гребень этой волны обрушился на нас, но и то на правом борту около конюшен были сбиты крепления, и вода получила доступ к конюшням. Перед отправлением в путь мы ломали себе головы, каким образом лучше очищать конюшни, но после первых же опытов плавания в бурную погоду у нас появилась более трудная задача, как бы воспрепятствовать промыванию конюшен каждой набегающей волной. Этим же ударом волны сбросило со своих подкладок тяжелый вельбот, находившийся на правом борту, и он оказался посередине судна на «кавалерийском клубе». Сбросило также на палубу тюки с лошадиным кормом, баки с керосином и ящики с карбидом.

В полдень наше положение было  $59^{\circ}8'$  ю. ш. и  $179^{\circ}30'$  в. д. Позднее шквалы со снегом сменились ясной погодой, на небе появились перистые облака, заинтересовавшие метеорологов, как указание на направление течений в верхних слоях атмосферы.

После полудня число пассажиров на судне увеличилось: одна из наших собак, Поссума, родила шесть превосходных щенят. Счастливой матери и ее потомству было устроено теплое помещение на крыше машинного отделения, где стояла часть наших ящиков. Мы передали сообщение об этом радостном событии на «Куниа» с помощью сигналов, и в ответ получили поздравление от капитана Ивенса. Правда, сигнализирование флагами оказалось в данном случае довольно медленной операцией: коммерческий код сигналов мало приспособлен к таким особым событиям. Мы видели уже из той тщательности, с которой на «Куниа» проверяли каж-

<sup>43</sup> В английском издании ошибочно указано:  $178^{\circ}39'$  з. д. вместо  $178^{\circ}39'$  в. д.

дый наш сигнал, что они с трудом могли понять суть нашего сообщения. Им, конечно, не приходило в голову, что в такое время могут сигнализировать о появлении на свет щенят. Всякий раз, как погода хоть чуть смягчалась, оба судна переговаривались при помощи флажков, и капитан «Куния» всякий раз специально спрашивался о самочувствии научного персонала.

13 января поднялся небольшой восточный ветер, тучи рассеялись, появилось голубое небо с легкими перистыми облаками. Погода стала такой теплой и приятной, какой мы не видали с того времени, как оставили Литтелтон, хотя температура воздуха была всего +1,1 °С, а воды +2,8° С. Лучи солнца выманили на кормовую палубу даже тех, кто до того времени мало показывался наверху. Все судно стало скоро похоже на настоящий чердак. Одежда, пиджаки, сапоги, чемоданы, некогда казавшиеся сделанными из кожи, а теперь превратившиеся в какие-то лохмотья коричневой бумаги; пижамы, которые их владельцы наивно собирались носить, когда только попали на борт корабля, книги, расставшиеся со своими переплетами, и со страницами, обнаружившими полнейшее нежелание расклеиваться после пребывания в промокшем «устричном закоулке»; подушки со слипшейся массой внутри, которая тоже некогда была перьями, ковровые туфли, превратившиеся просто в лоскутки ковра, – словом, разнообразнейшие личные принадлежности каждого из членов экспедиции, включая самые драгоценные напоминания о доме, разноцветной массой были свалены на корме палубы для просушки. Кое-кто отважился вымыться, но это было малоприятным делом, так как температура была на 2° выше нуля.

У некоторых из нас – бывалых моряков, было меньше трудностей с просушкой: дорого доставшийся опыт первых дней научил их, что чем меньше используется предметов, которые могут промокнуть, тем меньше предстоит потом сушить. В особенности придерживался этого правила Адамс, так как все это время на нем были фланелевые брюки, в которых он сел на корабль в Литтелтоне и которые на нем же высыхали после каждого основательного обливания. Он проявлял нежную привязанность к этому одеянию в течение всего периода плавания во льдах и работая на корабле у места зимовки. Без сомнения, Адамс продолжал бы носить их и при восхождении на Эребус, если бы они буквально не разлезлись на куски.

Теперь мы уже тщательно наблюдали за горизонтом и высматривали, не увидим ли дрейфующих льдов и айсбергов. Мы взяли несколько восточнее. Я предвидел, что в результате задержки, вызванной непогодой, у нас окажется недостаточно времени для плавания, если придется идти через широкую полосу дрейфующего льда, тогда как на несколько градусов восточнее мы, возможно, встретим чистую воду. Встреча с дрейфующими льдами означала конец буксирной помощи «Куния», а также расставание с Бакли, которого все на судне, начиная от простых матросов и выше, успели полюбить и который так хорошо помогал нам управляться с лошадьми. Именно он быстротой своих действий спас однажды жизнь Зулу. Мы решили устроить нашему другу в этот вечер большой прощальный ужин, и Марстон даже нарисовал для этого специальные карточки с меню.

В полдень этого же дня мы были уже под 61°29' ю. ш. и 179°53' в. д. После полудня погода оставалась превосходной, и мы поставили даже кое-какие паруса. Правда, и во время дурной погоды мы несколько раз пробовали ставить паруса, чтобы сделать корабль более остойчивым, но во всех этих случаях ветер просто срывал и уносил их в море. «Куния» делал то же самое с одинаковым успехом. Наш ужин в тот вечер прошел очень удачно, мы разошлись только под утро.

На следующее утро, 14 января, мы заметили первый айсберг и прошли от него на расстоянии около 4 километроов. Он имел обычную для антарктических айсбергов плоскую форму, бока его были мертвенно белого цвета. При виде этого первого вестника скованного льдами юга у Бакли вновь разгорелось желание остаться с нами. Ему явно тяжело было покидать нашу маленькую компанию. Утром этого дня на небе наблюдался приметный пояс облаков. Их направление указывало на течение в верхних слоях воздуха. Профессор Дэвид вместе с

Коттоном занялись определением высоты этого пояса, чтобы попытаться выяснить нижнюю границу верхних воздушных течений. По краям облачного пояса был сделан ряд измерений частично секстантом, частично уровнем Эбнея. В результате нескольких определений высота пояса была установлена приблизительно в 4000 метров. Этот пояс облаков передвигался в восточно-северо-восточном направлении со скоростью примерно 22 километра в час, тогда как на поверхности моря в то же самое время дул слабый западный ветер. В полдень наше положение было  $63^{\circ}59'$  ю. ш. и  $179^{\circ}47'$  з. д., так что мы пересекли уже  $180^{\circ}$  меридиан.

Во второй половине дня мы миновали еще два айсберга с их обычными хвостами из мелкого льда с подветренной стороны. Море изменило свой цвет, из свинцово-синего стало зеленовато-серым. Альбатросы встречались в значительно меньшем количестве, и те, которые летели за судном, были большей частью темной окраски. Кроме них, встречались иногда капские голуби<sup>44</sup>, вильсоновы качурки<sup>45</sup>, а также маленькая серая птичка, которая обычно водится вблизи плавучих льдов, но научного названия которой я не знаю, мы их называли просто «ледовыми птицами».

Другим признаком близости льдов была температура воздуха и воды – она упала до нуля. Все указывало на близость плавучих льдов, о чем мы сигналом сообщили на «Куниа». Я просил также капитана Ивенса заколоть и освежать наших овец, находившихся на его судне, так как туши легче будет перевезти, когда настанет время расставаться. Погода оставалась хорошей всю ночь, дул легкий ветер.

На следующее утро видимость была довольно плохая от налетавших временами небольших снежных шквалов, а около 9 часов мы увидели с южной стороны лед, просвечивающий сквозь туман. Он как будто бы простирался с юго-запада на юго-восток и был, по-видимому, предшественником плавучего льда. Теперь настало время для «Куниа» покинуть нас после буксировки на расстояние 2430 километров. Это настоящий рекорд буксировки для судна, которое вовсе для этой цели не приспособлено. Прежде чем окончательно расстаться с нами, «Куниа» поставил еще один рекорд: он был первым стальным судном, пересекшим Южный полярный круг.

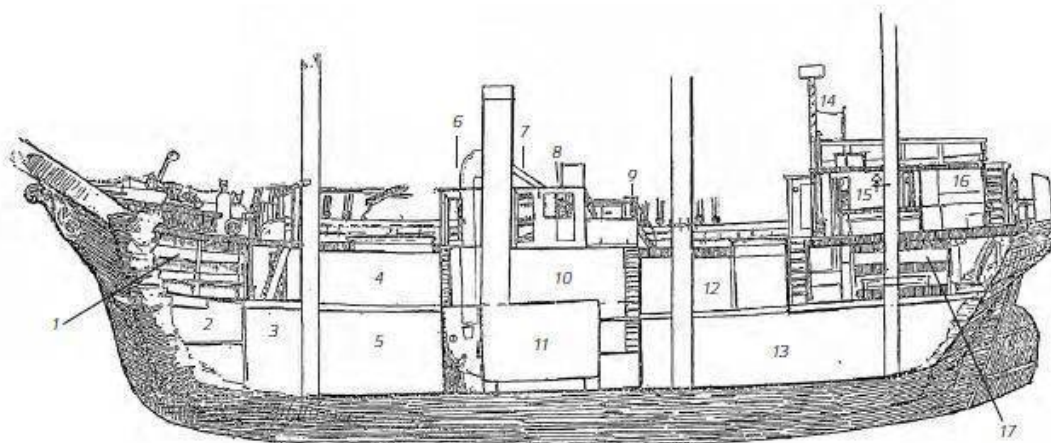
Около 10 часов я решил отправить на «Куниа» капитана Ингланда и Бакли с нашей почтой. На письма мы наклеили специальные марки, выпущенные для нас правительством Новой Зеландии. Волнение опять стало увеличиваться, ветер становился сильнее, поэтому мы торопились поскорее отправить вельбот. Он был благополучно спущен на воду в подходящий момент, когда отошла волна. Бакли со своим прогулочным чемоданчиком вскочил в него. Мы прокричали ему трехкратное «ура!», и вельбот отправился в трудное плавание. Капитан Ивенс, со свойственной ему предупредительностью, постарался помочь команде вельбота тем, что выбросил навстречу с кормы на длинном лине спасательный круг. Минут через 25 тяжелой гребли против волны и ветра вельбот добрался до круга, его выловили и по лину подтянули к борту парохода. Я был очень рад, что через короткий срок наш вельбот возвратился обратно. Ветер становился все сильнее и сильнее, разыгрывалась волна. Мы вылили на поверхность моря некоторое количество масла и, улучив удобный момент, благополучно подняли вельбот на борт.

С «Куниа» на вельботе был доставлен тонкий линь. Затем, по нашему сигналу, капитан Ивенс выпустил на лине более толстый трос, который мы вытащили на борт, и поставил своё судно насколько возможно ближе к нам, чтобы мы могли по тросу перетащить туши овец на «Нимрод». Десять туш были привязаны к тросу и после немалых трудов с нашей стороны попали на палубу «Нимрода». В то же время значительная часть нашей команды работала на

<sup>44</sup> Капские голуби (англ. – Cape pigeon) – одни из самых многочисленных и наиболее распространенных птиц южных полярных морей из семейства настоящих буревестников. Длина птицы – от 30 до 40 см, размах крыльев до 80 см.

<sup>45</sup> Вильсоновы качурки (англ. – Wilson's petrel), или иначе океанские буревестники. Также одна из наиболее широко распространенных антарктических птиц. Это небольшие пернатые, величиной с дрозда.

старомодном брашпилье, медленно, звено за звеном, подбирая цепи, к которым был прикреплен буксирный канат. Одновременно «Куниа» выбирал свой буксир, насколько это было возможно. От внезапного натяжения наш тяжелый линь вырвался, и его унесло, прежде чем мы успели получить вторую порцию пропитавшейся водой баранины. Капитан Ивенс подвел «Куниа» к корме «Нимрода». Линь, к которому были прикреплены туши, бросили нам на борт, но только мы стали втягивать его, как он лопнул. Нам оставалось с грустью взирать на то, как свежая баранина уплывает по волнам. Вскоре она скрылась из виду, но ее местонахождение можно было определить по кружащим над ней альбатросам, которые, без сомнения, были приятно поражены таким угощением.



*«Нимрод» в разрезе*

1 – бак, 2 – склад, 3 – цепной ящик, 4 – передний трюм, 5 – нижний трюм, 6 – кочегарка, 7 – судовой плотник, 8 – камбуз, 9 – машинное отделение, 10 – машинное отделение, 11 – котел, 12 – задний трюм, 13 – нижний трюм, 14 – задний мостик, 15 – офицерские каюты, 16 – каюта капитана, 17 – «устричный закоул»

Примерно в 12 часов 15 минут капитан Ивенс сигнализировал, что собирается обрубить буксирный канат, так как при увеличивающемся волнении оба судна находятся в слишком опасной близости друг к другу. Затем мы увидели, как поднялся и упал несколько раз топор, и канат был перерублен. «Куниа» выполнил свою задачу, отныне «Нимрод» мог полагаться лишь на свои собственные силы. Наш сотоварищ развернулся, обошел вокруг нас. На обоих судах прокричали прощальное приветствие, и затем «Куниа» взял направление на север, домой, и исчез в сером снежном тумане. Мы еще долго после полудня возились с втаскиванием на борт 260 метров каната и 55 метров стального троса, висевших на носу судна. Брашпиль поворачивали при помощи рычагов, разделив людей на две группы, одна из которых работала с рычагами у левого, другая у правого борта. Они трудились непрерывно с полудня до 7 часов вечера, выбирая трос виток за витком. Наконец, мы смогли идти далее и повернули прямо на юг, приготовившись пробиваться сквозь пояс плавучих льдов, охраняющих подход к морю Росса. Погода прояснилась, и мы прошли мимо льдов, которые видели утром; как оказалось, это был толстый береговой лед, двигавшийся разрозненными массами. Постепенно мы прокладывали себе путь через эти скопления льда и невысоких торосов, большинство которых было высотой от 12 до 15 метров, хотя отдельные достигали и 30 метров.

С 2 часов утра 16 января айсберги стали встречаться в большем количестве. Пожалуй, их нельзя было назвать айсбергами, так как средняя высота их была всего около 6 метров, и на основании того, что мне приходилось видеть впоследствии, я полагаю, что этот лед образовался

скорее всего где-нибудь у береговой черты. Все эти льдины, мимо которых мы проходили, не имели ни малейшего сходства с обычным плавучим льдом.

Около 3 часов мы вошли в полосу столовых гор от 25 до 45 мет-ров вышиной. Все утро при превосходной погоде и при легком северном ветре мы шли сквозь широкие улицы и узкие закоулки этой замечательной ледяной Венеции. Перо мое не в силах описать этого волшебного зрелища. С верхушки мачты «Нимрода», из так называемого «вороньего гнезда», можно было видеть всюду, куда только достигал взор, огромные белые, с отвесными стенами горы, протянувшиеся к югу, к востоку и западу, составлявшие яркий контраст с темно-синей водой между ними. Таинственная и роковая тишина царила на улицах этого огромного, ненаселенного белого города. Не было никаких признаков жизни, лишь иногда маленький снежный буревестник, невидимый на фоне блестящих гор, показывался на миг, когда пролетал над темной водой, почти касаясь ее своими белоснежными крыльями.

Снежный буревестник (англ. – Snow petrel) – небольшая, величиной с голубя белоснежная птица с небольшим черным клювом и черными лапками из семейства настоящих буревестников. Размах крыльев 50–60 см. «Появление этой красивой птицы, – пишут советские натуралисты, участники плавания антарктической китобойной флотилии «Слава» В. Арсеньев и В. Земский, – предвещает близкие ледяные поля и ледяные горы. Название птицы отражает не только ее окраску, но и среду, в которой она обитает. Снежный буревестник не только тесно привязан к морским льдам, но залетает даже в глубь антарктического материка, и его находили в 76 милях (около 150 км) от берега океана» (В. Арсеньев и В. Земский. Цит. соч.).

Винт «Нимрода» поднимал легкую волну за кормой. Иногда, потревоженные этим непривычным движением, огромные массы льда и снега срывались с гор и с грохотом падали в воду позади нас. Некоторые из айсбергов выветрились и приняли фантастические очертания, более характерные для Арктики – на их острых пиках отражались лучи утреннего солнца. При всем великолепии этой картины она возбуждала во мне некоторую тревогу. Я знал, что если начнется ветер и захватит нас в этом лабиринте из плавучего льда, нам придется плохо. Между тем с севера ползло уже подозрительное темное облако. Несколько хлопьев начавшего падать снега предвещало приближение влажного северного ветра. Я был чрезвычайно обрадован, когда около 3 часов пополудни увидел с «вороньего гнезда» впереди чистую воду. Мы прошли еще немного по извилистым улицам ледяного города и вошли в совершенно чистое ото льда море Росса.

Впервые удалось судну войти в это море, не испытав задержки в плавучих льдах. Я полагаю, что успех наш в этом отношении обуславливался тем, что мы отклонились к востоку и, таким образом, обошли лед, отделившийся от континента и от Ледяного барьера и направившийся на северо-запад. Опыт мне подсказывал, что восточный путь является наилучшим.

Теперь длинная полоса айсбергов, через которую мы шли более 128 км с севера на юг, осталась позади. На какое расстояние простиралась она к востоку и к западу, неизвестно, но я полагаю, не будет преувеличением сказать, что состояла она из многих тысяч айсбергов. Об их происхождении можно было только догадываться; вероятно, их принесло от того края Ледяного барьера, который находится восточнее Земли короля Эдуарда VII. Если это так, то там барьер должен быть ниже, чем Великий ледяной барьер, но более равномерен по высоте, так как высота большинства айсбергов, мимо которых мы проходили, не превышала 40 метров и все они примерно одинаковой толщины.

Игра света и тени на айсбергах, находившихся с восточной стороны, придавала им иногда сходство с землей, но ввиду того что в том направлении наблюдалось очень густое скопление их, мы не решились познакомиться с ними поближе. Одно только представляется мне несо-

мненным: эти айсберги сравнительно недавно отделились от ледяного барьера или от берегового припая, так как на их боковых сторонах не было заметно никаких признаков выветривания или обтачивающего влияния ветра. Если они находились в плавании хотя бы даже короткое время, то эти признаки непременно должны были бы обнаружиться, так как рыхлый снег на них лежал слоем толщиной по крайней мере в 4–6 метров. Это становилось заметным, когда от айсбергов отламывались куски. Раза два нам попадались айсберги со срезанными верхушками, по-видимому от столкновения друг с другом. Однако на них не было видно никаких признаков горных пород или почвы, и это заставляет меня думать, что вся эта огромная масса льда незадолго перед тем отделилась от какой-нибудь окраины ледяного барьера, находящегося не очень далеко. Положение наше в полдень 16 января было 68°6' ю. ш. и 179°21' западной долготы.

Перед тем как судну войти в полосу айсбергов, мы заметили на плавучих льдинах пару тюленей. Я сам лично их не видел, но по описаниям, которые удалось собрать, один из них принадлежал к породе крабоедов, а другой – тюленей Уэдделла.

Тюлень-крабоед (англ. Seal crabeater) – распространенный в южных полярных морях представитель семейства настоящих тюленей. Длина взрослого зверя в среднем равна 2–2,5 м. Окраска в течение года меняется: в летние месяцы после линьки – серовато-коричневая с пятнами, постепенно светлеющая и к началу следующей линьки – серебристо-белая. Основная пища крабоедов – ракообразные, отсюда произошло название животного (по В. Арсеньеву и В. Земскому). Тюлень Уэдделла (англ. – Weddelle seal) – наиболее многочисленный и широко распространенный из четырех видов настоящих тюленей Антарктики. Довольно крупный, длиной 2,5–3 м, очень мирный и непугливый зверь. Название получил по имени американского китобоя Джеймса Уэдделла, обнаружившего этот вид тюленей в 1823 году во время плавания в антарктических морях.

Там нам также встретила кучка пингвинов Адели. Их забавная походка и жадное любопытство доставляли много удовольствия нашей публике. Изумление птиц при виде судна было совершенно неподдельным. Наш художник Марстон, отличавшийся сильным чувством юмора, был в восторге от того благоговейного удивления и глубокого потрясения, которое выражали птицы, хлопывая друг друга своими куцыми крыльями, вытягивая вперед шеи с поднятыми торчком перьями, издавая отрывистые, каркающие звуки. Марстон превосходно изображал пингвинов, но не он один, а все мы кидались по первому зову на палубу, когда судно проплывало мимо группы этих полярных жителей.

Пингвины Адели (англ. – Adelie penguins) – самый многочисленный представитель морских птиц – пингвинов, характерных только для Антарктики. Высота пингвина Адели – 60–80 см, вес до 7 кг, голова, шея, спина и лапы синевато-черного цвета, грудь и брюхо белые, клюв и лапы черные. Характерные признаки этого вида – черное горло и снежно-белое колечко вокруг глаз. Гнездится на континенте и островах Антарктиды. «В течение всей своей жизни пингвин Адели совершает ежегодные кочевки к местам гнездования, а затем, с наступлением осени, обратно на север. Передвижение пингвинов весной к местам размножения происходит на очень большие расстояния до 600–700 км. Основную часть пути птицы проходят по воде и лишь сравнительно небольшое расстояние – по льду. Появляясь на материке в конце полярной ночи, пингвины Адели являются вестниками ее окончания и наступления весны, а вместе с ней и долгожданного полярного дня. В этом отношении их можно сравнить с грачами и жаворонками наших широт» (В. Арсеньев и В. Земский. Цит. соч.). В летний период образует



колонии, располагая гнездовья по побережью материка, обычно в наиболее открытых, подверженных действию ветров, местах.

Мы уже миновали айсберги, как ветер определенно потянул с юга. Сперва мы даже обрадовались волне, появившейся на море, так как она доказывала, что впереди можно рассчитывать на свободную ото льда воду. У меня появилась полная уверенность, что нам удалось избежать дрейфующих льдин. Несомненно, для всякого хорошо оснащенного и обладающего приличной скоростью судна выгоднее было пройти восточнее через полосу айсбергов, нежели медленно пробиваться сквозь обычный дрейфующий лед далее к западу. Сомневаюсь, однако, стал бы я рисковать идти этим путем на таком старом судне, как «Нимрод», которое могло лишь медленно пробираться через лабиринт тяжелого льда, если бы меня не вынуждала к этому необходимость экономить уголь и время, хотя для более быстроходного судна такой путь безопасен. Возможно, в последующие годы эта часть Антарктического океана окажется почти свободной ото льда, и будущие экспедиции смогут работать далее к востоку и решить загадку, существует ли поблизости земля.

Очень счастливым для нас обстоятельством было то, что мы вышли из льда после полудня. Вскоре после того усилился северный ветер, небо затянулось тучами и пошел снег. Термометр стоял на нуле, и снег, падая на палубу, тотчас же таял. Все же с 14 часов до полуночи выпало столько снега, что образовался слой толщиной в 2,5 сантиметра. До 8 часов утра следующего дня (17 января) льда мы больше не встречали. Попался лишь один небольшой айсберг. Ветер перешел на юго-восток, небо немного прояснело, горизонт очистило, и нигде не было видно ни малейшего признака льдов.

## Попытка достичь Земли короля Эдуарда VII

Итак, мы находились в море Росса. Совершенно очевидно, что главных скоплений плавучих льдов мы избежали. Наше положение в полдень было  $70^{\circ}43'$  ю. ш.,  $178^{\circ}58'$  в. д. Теперь мы держались немного к западу, чтобы подойти к Великому ледяному барьеру значительно восточнее Барьерного прохода и, таким образом, избежать тяжелых плавучих льдов, которые постоянно встречались предыдущими экспедициями к востоку от  $160^{\circ}$  з. д. Там льды всегда оказывались непроходимыми.

После полудня задул свежий ветер, небо покрылось тучами, начал идти снег. Снег этот отличался от того, который шел при северном ветре. Северный снег состоял из крупных хлопьев, примерно 6 мм в диаметре, тогда как этот снег был в виде мелких округлых комочков, твердых и сухих, как крупинки саго, – настоящий, типичный антарктический снег. Птицы стали более многочисленны. Множество антарктических буревестников кружилось вокруг судна. Их было так много, что когда стаи пролетали близко, на палубе хорошо был слышен шум их крыльев.

Антарктический буревестник (англ. – Antarctic petrel) – так же как и капский голубь, представляет одну из самых многочисленных птиц южных полярных вод. По величине и размаху крыльев он почти не отличается от капского голубя, отличаясь лишь более бледной окраской. Окраска его варьирует (и довольно значительно) от буровато-коричневого до темно-серого и светло-серого. Брюшко белое, надхвостье и кроющие перья крыльев пестрые (по В. Арсеньеву и В. Земскому).

Под вечер начали попадаться небольшие плавучие айсберги и крупные льдины. Из-за непогоды мы не могли далеко видеть вперед и потому направили судно еще западнее, чтобы обогнуть эти массы льда. Один айсберг, очевидно, опрокинулся и, судя по всему, сидел на мели. В большом количестве стали попадаться пингвины Адели. Встретился и какой-то тюлень, но из-за дальности расстояния вид нельзя было определить.



*Пингвины Адели*



*Альбатросы*

Ранним утром 18 января мы прошли мимо нескольких крупных айсбергов. Позднее ветер усилился, направление его колебалось между юго-западным и юго-восточным. Судно стало бросать из стороны в сторону. Так как вода, попадавшая из-за борта, замерзала на палубе и в конюшнях, мы решили воспрепятствовать этому, прибив гвоздями парусину над зияющими отверстиями в фальшбортах. Эта «студеная работа» была поручена Адамсу и Маккею. Адамс болтался на веревочной петле сбоку судна и от времени до времени, когда пароход наклонялся бортом, погружался до пояса в воду. Температура воздуха была на четыре градуса ниже точки замерзания. Надо думать, в таких условиях фланелевые теннисные брюки не слишком его согревали. Когда Адамс чересчур продрог, Маккей занял его место за бортом. Таким образом, они сделали вполне приличный временный фальшборт, который препятствовал массе воды проникать в конюшни.

С прежней силой, примерно 65 км/ч, ветер дул до середины дня 19 января, когда стал понемногу спадать. На северо-востоке показался кусочек голубого неба. Вся палуба была покрыта толстым слоем рыхлого льда, а помпы для пресной воды совершенно замерзли.

Мы наслаждались теперь той неопишуемой свежестью воздуха, которая в Антарктике как бы пронизывает существо каждого и, надо думать, в значительной степени является причиной того, что тот, кто раз побывал в этих местах, постоянно стремится снова туда вернуться.

В полдень 19 января наше положение было 73°44' ю. ш., 177°19' в. д. Около полуночи ветер несколько уменьшился, и хотя погода весь день 20 января оставалась пасмурной и небо было обложено тучами, все же наблюдалось некоторое улучшение. Мы проходили через случайные скопления дрейфующего льда, а также мимо крупных столообразных гор и в полдень 20 января находились под 74°45' ю. ш., 179°21' в. д.

21 января погода прояснилась, температура несколько повысилась, ветер стал легче. Мы наблюдали небольшие стайки снежных антарктических буревестников и впервые встретили одного гигантского буревестника. В некотором расстоянии от судна виднелись также киты, пускавшие фонтаны.

Гигантский или исполинский буревестник (англ. – Giant petrel) – одна из наиболее типичных птиц южнополярных морей из семейства настоящих буревестников. Так же как и альбатросы, гигантские буревестники достигают размеров домашнего гуся. Вес его 2,6–4,5 кг, но размах крыльев несколько меньше, чем у альбатросов, – до 2 м. Окраска меняется с возрастом. Молодые птицы сплошного темно-шоколадного цвета; у взрослых – спина грязно-белой или шоколадно-бурой окраски, ярко-желтый клюв и бледно-желтые ноги (по В. Арсеньеву и В. Земскому).

Такая погода держалась в течение всего этого и следующего дня, когда еще больше прояснилось. Утром 23 января мы видели несколько огромных айсбергов. К вечеру число их увеличилось. Очевидно, это были огромные массы льда, отломившиеся от ледяной стены Барьера. Рано утром мы проходили мимо колоссальной ледяной горы, окрашенной в желтоватый цвет диатомовыми водорослями<sup>46</sup>. Слева от нас появились тяжелые плавучие льды, среди которых было вкраплено и несколько огромных айсбергов. Курс все эти три дня был почти на юг, и мы неплохо шли под парами.

Мы ожидали теперь появления на горизонте Великого ледяного барьера. Он мог показаться каждый момент. Легкий юго-восточный ветер нес с собой сильный холод, предупреждая нас, что мы уже недалеко от ледяного покрова материка. Термометр показывал около  $-25^{\circ}\text{C}$ , но мы не особенно сильно чувствовали холод, так как ветер был сухой.

В 9 часов 30 минут 23 января впереди судна на горизонте появилась низкая прямая полоска – это был Великий ледяной барьер. Через полчаса он исчез из поля зрения: очевидно, сперва это был мираж, но в 11 часов прямая полоска, тянувшаяся с востока на запад, была хорошо видна. Мы к ней быстро приближались. Я рассчитывал подойти к Барьеру в том месте, где находится так называемая бухта Западная, и в самом деле около полудня с правого борта мы заметили точку, от которой Барьер отходил назад, – это и был, очевидно, восточный мыс бухты Западной. Вскоре после полудня судно находилось уже на расстоянии всего четырехсот метров от ледяной стены. На борту то и дело раздавались возгласы удивления и восторга людей, впервые видевших это грандиозное произведение природы.

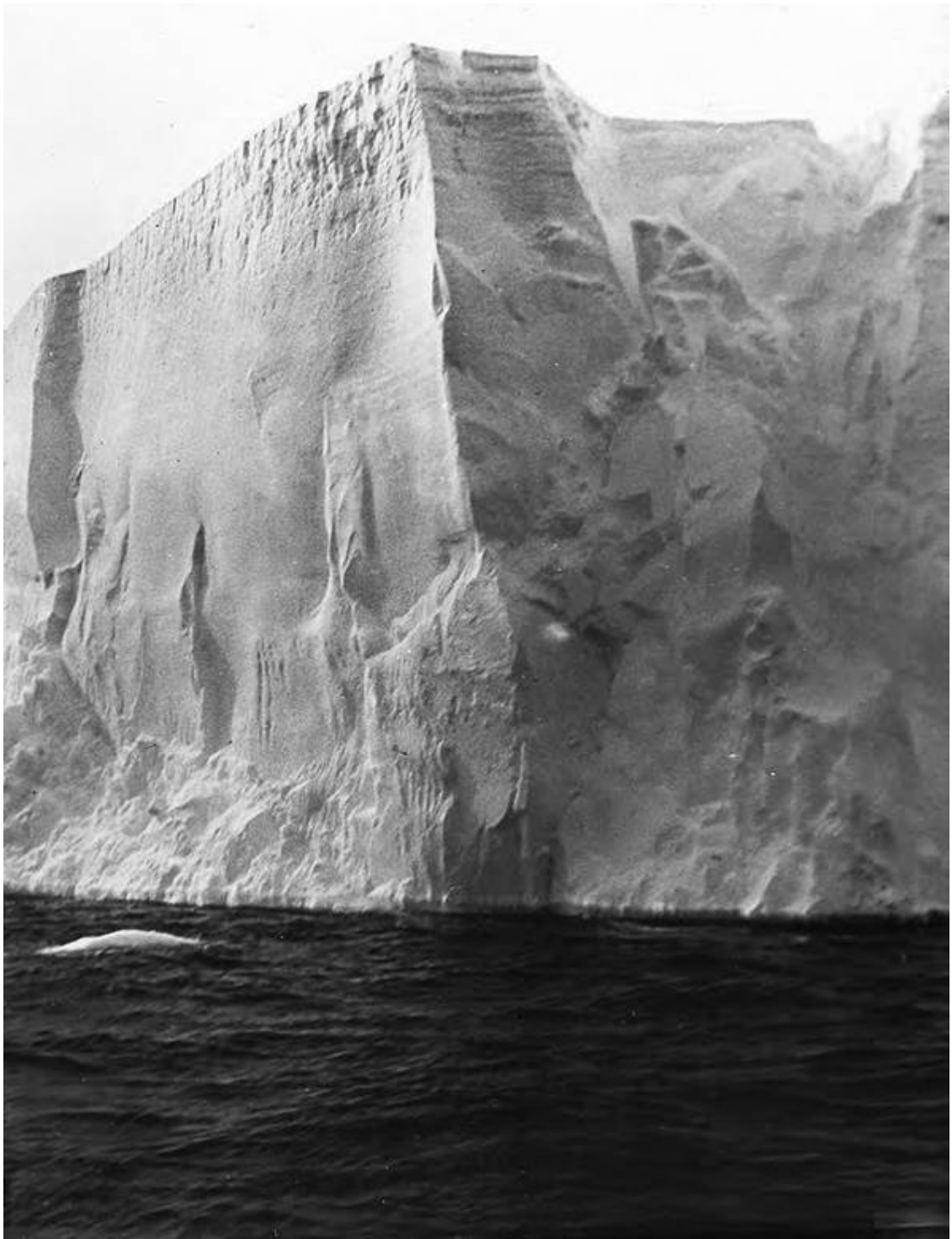
«Нимрод» медленно шел под парами вдоль стены, и мы могли наблюдать различную структуру льда в ней. На наше счастье и погода как будто обещала оставаться хорошей, иначе проход, в который мы собирались войти, нелегко было бы отыскать в тумане. Высота ледяной стены здесь 45–60 метров. После полудня, примерно в 13 часов 30 минут, мы прошли какой-то прорыв в Барьере, тянувшийся в юго-восточном направлении, однако в глубину он вдавался не более как на 1,2 км. Восточный мыс у его входа имел форму носа гигантского броненосца и достигал высоты примерно 70 метров. Он получил очень подходящее название – Дредноут.

Следуя так близко к ледяной стене Барьера и тщательно высматривая, не появятся ли в ней следы прорыва, мы могли подробно отмечать все разнообразные изменения ледяной поверхности. Местами стена была совершенно гладкой, точно срезанной ножом от вершины до поверхности воды. В других местах обнаруживались следы вертикальных трещин, а иногда и глубоких пещер, которые, будучи освещены отраженными лучами, являли все переходы синего цвета от прозрачного голубого до темного сапфирового. Кое-где на поверхности Барьера виднелись огромные черные пятна, но когда мы подходили ближе, то оказывалось, что это просто большие пещеры, в некоторых случаях спускавшиеся до уровня воды. Одна из таких пещер была так велика, что наш «Нимрод» мог бы свободно пройти в ее отверстие, не задев ни своими бортами, ни мачтой.

<sup>46</sup> Диатомовые водоросли, диатомеи – микроскопические водоросли желто-бурого цвета с оболочкой, пропитанной кремнеземом. Имеют распространение в пресных и морских водах всего света. Диатомеи – важнейшие организмы планктона, ценный источник пищи живого населения моря.

Если смотреть на Барьер даже с небольшого расстояния, то он может показаться совершенно прямой, сплошной ледяной стеной, но когда мы шли вдоль самой стены, то обнаруживался целый ряд пунктов, из которых каждый мог быть входом в пролив. Когда судно приближалось к нему, было видно, как стена в этом месте уходит всего лишь на несколько сот метров назад, а впереди снова появляются такие же выступы. В некоторых местах сверху Барьера свешивались массы снега, в других из-за вертикальных, сильно расширенных трещин казалось, что части стены угрожают вот-вот обвалиться. Причудливый свет и тени делали все эти образования очень обманчивыми. В одном из проходов, который мы миновали, виднелись по сторонам как бы набросанные небольшие льдины вышиной не более 3–4,5 метров, но, пока мы не подошли к ним поближе, эти неровности производили впечатление холмов.

Погода по-прежнему была хорошая, совершенно тихая. Во время плавания на «Дискавери» мы постоянно встречали вдоль Великого ледяного барьера сильное западное течение, но теперь не было никаких признаков его, и судно делало добрых пять узлов. К северу находились очень тяжелые плавучие льды, усеянные крупными айсбергами. Один из них был длиной свыше трех километров и высотой 45 метров. Плавучий лед был гораздо крупнее встреченного нами когда-либо в предыдущие экспедиции и имел более неровную поверхность. Очевидно, отламывание льда в больших размерах происходило где-то далее к востоку, так как, насколько можно было видеть из бочки на мачте, лед этот тянулся непрерывно как к северу, так и к востоку.



*Великий ледяной барьер, мыс Дредноут*

Около полуночи мы неожиданно подошли к оконечности самой высокой части Ледяного барьера. Продолжая плыть вдоль него, мы заметили, что входим в широкий и мелкий залив. По-видимому, это был именно тот «проход», в котором высадился в 1900 году Борхгревинк<sup>47</sup>, но только с тех пор он очень сильно изменился. Борхгревинк описывает этот залив как очень узкий проход. В 1902 году, во время плавания на «Дискавери», направляясь к востоку, мы миновали несколько сходный проход, но его западного конца не видели: в это время он был

---

<sup>47</sup> См. примечание на стр.

затянут туманом. Не подлежало сомнению, что за это время Ледяной барьер у входа в залив сильно пообломался, залив расширился и казался не столь глубоко вдающимся, как раньше. Уже в километре от входа в залив мы оказались перед сплошным льдом.

Было около 12 часов 30 минут, южное солнце светило прямо в лицо. Мы очень удивились, увидев за десятью километрами плоского полутораметровой толщины льда, покрывавшего залив, высокие округленные ледяные скалы с долинами между ними, тянущимися с востока на запад. В шести километрах к югу мы заметили вход в широкую долину, но куда она ведет, не было видно. Прямо к югу от нас, поднимаясь до высоты примерно в 245 метров, виднелись крутые, закругленные утесы, а за ними острые пики. Южное солнце стояло низко над горизонтом, и эти возвышенности отбрасывали тени, которые временами казались участками обнаженного камня. Два темных пятна на поверхности одного из утесов также производили впечатление поверхности скалы, но, тщательно рассмотрев их в подзорную трубу, мы убедились, что это пещеры. К востоку поднимался длинный снежный склон, упирившийся в горизонт примерно на высоте 90 метров. Он имел полное сходство с поверхностью земли, покрытой льдом. К сожалению, мы не могли сделать здесь остановку, чтобы убедиться в этом. На севере виднелись тяжелые льды и айсберги, направлявшиеся в залив, и я понял, что, если мы не желаем оказаться запертыми здесь, то должны немедленно уходить.

Вокруг судна играло несколько крупных китов, выставлявших свои спинные плавники на поверхность моря, а в углу залива, на льду, стояли с полдюжины императорских пингвинов и от нечего делать глазели на нас. Место это названо нами Китовой бухтой, так как здесь действительно было раздолье для этих морских чудищ.

Императорские пингвины (англ. – Emperor penguins). Наиболее типичная из антарктических птиц и самый крупный из существующих пингвинов, достигает 115 см высоты, весом до 50 кг. Окраска головы и спины черная, подбородок белый, ограниченный на шее черной полосой. Около ушей округлые желтовато-оранжевые пятна, переходящие на шею и постепенно сходящие на грудь. Новорожденные птенцы покрыты густым и длинным серебристо-белым пухом, более темным на брюшке. Императорские пингвины населяют все побережье Антарктиды, даже самые недоступные и холодные районы. В море Росса их встречали на 78° ю.ш. «Эти крупные птицы прекрасно приспособлены к той суровой обстановке, в которой им приходится проводить большую часть своей жизни. Плотное и густое оперение, подкожный слой сала, оперенные до начала фаланг лапы – все это помогает им переносить жестокие холода Антарктики. Особенно ярко выражается эта приспособленность императорских пингвинов в изумительном своеобразии характера их размножения... В самый разгар зимы, когда температура воздуха падает до минус 50–60°, у императорских пингвинов начинается кладка и насиживание. Яйцо откладывается одно, оно бледно-зеленого цвета длиной от 107 до 131 мм и шириной 75–86 мм. Вес его около 450 г... Гнезд пингвины не строят. Во время насиживания птицы сидят тесно сбившись в кучу, причем среди них находятся и птицы, не несущие и не насиживающие яиц... Так, в колониях императорских пингвинов на мысе Крозье одна из пяти, а в другом случае лишь одна из пятнадцати птиц насиживали настоящие яйца. Остальные делали «вид», что насиживают, а на самом деле держали на лапах круглые льдинки или камешки. Если сосед, зазевавшись, ронял яйцо, то сидящие рядом и симулирующие насиживание, моментально бросали свой «подкладыш» и подхватывали настоящее яйцо. В насиживании участвуют самец и самка» (В. Арсеньев и В. Земский. Цит. соч.).

Мы пробовали пробиться к востоку, чтобы еще раз пройти поближе к ледяной стене, которая возвышалась над вершинами мелких айсбергов и плавучими льдами, но это оказалось невозможным. Нам пришлось повернуть к северу и направиться узкой полоской открытой воды.

Снова на юг к Великому ледяному барьеру мы повернули в 2 часа утра 24 января. Приблизившись к нему, мы пошли на восток вдоль ледяной стены, отыскивая проход. Все крепления с автомобиля были сняты, приспособлена для подъема лебедка, чтобы его спустить, как только окажемся у подножья ледяного склона, к которому причаливал в свое время «Дискавери». Именно здесь, у Барьерного прохода, мы предполагали устроить зимовку.

Я на минуту должен оставить свое повествование, чтобы объяснить причины, побудившие меня избрать этот проход местом нашей зимовки. Я знал, что Барьерный проход фактически является началом Земли короля Эдуарда VII и что до настоящей, обнаженной от льда земли отсюда можно легко добраться на санях. К тому же здесь имелось большое преимущество – это место примерно на 225 км ближе к Южному полюсу, чем какое-либо другое, до которого можно дойти на судне. Еще одно важное обстоятельство заключалось в том, что судну по его возвращении к нам легко будет достигнуть этой части Великого барьера, тогда как сама Земля короля Эдуарда VII в неподходящее время года может оказаться совершенно недоступной. Некоторые из моих спутников по экспедиции «Дискавери» также считали Барьерный проход хорошим местом для зимовки. После тщательного обсуждения этого вопроса я решил устроить зимовку на самом барьерном льду, а не на твердой земле.

Еще с «Куниа» я отправил в главную квартиру экспедиции, в Лондон, сообщение, что ежели «Нимрод» не вернется к указанному сроку в 1908 году, то в 1909 году не следует предпринимать никаких мер к отправке вспомогательного судна на поиски, так как было вполне возможно, что «Нимрод» зазимует во льдах. Если же он не вернется с нами и в 1909 году, то тогда надо отправить вспомогательную экспедицию в декабре этого же года. Первым местом, где экспедиция должна была начать поиски, я указал Барьерный проход, а если нас там не найдут, то искать вдоль берегов Земли короля Эдуарда VII. Я добавил, что лишь стечение самых неожиданных обстоятельств может заставить наше судно не вернуться в Новую Зеландию.

Однако наилучшим образом составленные планы при полярных исследованиях часто становятся неосуществимыми. Так и этот наш план, как выяснилось несколько позже, оказался совершенно невыполнимым. В течение следующих 36 часов пришлось отказаться и от второго нашего намерения – зимовать на барьерном льду. Мы шли под парами вдоль ледяной стены и вблизи от нее. По карте должны были в 6 часов утра уже находиться против прохода, но никаких признаков его в стене не обнаруживалось. В час ночи мы прошли бухту Борхгревинка, в 20 часов Барьерный проход должен был быть уже далеко позади. Однако проход этот исчез, очевидно вследствие того, что от ледяной стены на протяжении многих миль отщеплялись куски и, в конце концов, остался обширный залив, соединившийся с проходом Борхгревинка и образовавший то, что мы теперь называли Китовой бухтой. Для нас это было огромным разочарованием, но в то же время мы были признательны судьбе, что Великий барьер обломался здесь до того, как мы на нем поселились. Конечно, не было ничего хорошего в том, что место, где мы рассчитывали найти пристанище, исчезло с лица земли, но при этом все же мы, его предполагаемые обитатели, оставались невредимыми на борту судна. Было бы куда хуже, если б мы успели здесь высадиться, а затем судно, вернувшись за нами, не нашло бы ничего. Мысли о том, что могло бы произойти, если бы мы устроили зимовку на Барьере, заставили меня принять твердое решение ни в коем случае не зимовать на льду, а поискать место для зимовки на прочной скалистой почве.

У нас было два выхода, я решил избрать второй и сразу же отправиться к Земле короля Эдуарда VII. В 8 часов утра 24 января мы обогнули угол ледяной стены, которая отступала здесь метров на восемьсот, и продолжали свой путь на восток. Береговая линия тут делает



изгиб под прямым углом. У вершины этого угла имеется ледяной склон, спускающийся к морю, но он оказался слишком крут и чересчур изрезан трещинами, чтобы можно было на него взобраться и осмотреть окрестности, если бы мы здесь высадились.

Мы пришвартовались к большой льдине. Я спустился в каюту к капитану Ингленду, чтобы обсудить положение. В том уголке, где находилось судно, было относительно мало плавающих льдин, но снаружи виднелся сплошной дрейфующий лед и среди него несколько огромных айсбергов. Единственный выход – оставаться вблизи ледяной стены: между нею и краем дрейфующих льдов виднелась полоса чистой воды. Четырьмя отдельными наблюдателями была точно определена долгота. Затем вычисления показали не только, что мы находимся уже к востоку от того места, где Барьерный проход указан на карте, но и что ледяная стена Барьера с января 1902 года здесь сильно отступила к югу.

Шельфовый ледник Росса питается ледниками, приходящими с Трансантарктических гор (такими, как ледник Бирдмора) и с Земли Мэри Бэрд. Последние приносят больше льда, поэтому средняя скорость движения восточной части ледника меньше и составляет 800 м/год, в то время как западной – 1500 м/год (от 1,5 до 3 м в день). Ледник имеет треугольную форму, на севере обрывается в море Росса отвесной стеной, которая растянута на 600 км и имеет высоту от 15 до 50 м над поверхностью воды. Толщина льда составляет от 150–200 м у внешнего края и до 700 м в тыловой части около поверхности суши. Ледник находится на плаву, поднимается и опускается под действием приливов и отливов. Под действием волн большие куски шельфового льда отламываются и превращаются в столовые айсберги. Самый крупный из зарегистрированных айсбергов имел площадь 31 080 км<sup>2</sup>.

Около 9 часов мы отчалили от льдины и направили судно на восток, опять держась в нескольких сотнях метров от ледяной стены. Она здесь выдается навесом над морем, и если бы произошел обвал льда в то время, как мы находились поблизости, дело могло бы кончиться катастрофой. Я вскоре увидел, что таким путем мы не сможем пройти далеко к востоку. Барьер уклонялся теперь на северо-восток и впереди простиралось непроходимое поле дрейфующих льдов с разбросанными на нем огромными айсбергами. В 10 часов мы подошли вплотную к этому льду и обнаружили, что он сильно сдавлен и упирается в угол Барьера. Но, что было еще хуже, весь лед и все айсберги, имевшиеся в этом месте, двигались также по направлению Барьера. Насколько такое положение серьезно, читатель легко может себе представить, если вообразит, что он находится в маленькой лодочке в море, например, где-нибудь у берегов Дувра<sup>48</sup>, под вертикально обрывающимися береговыми утесами и что такие же утесы медленно, но верно двигаются на него со стороны моря с силой, которой ничто не может противостоять. Вопрос, быть может, всего в каком-нибудь часе или двух, когда те и другие утесы столкнутся и раздавят крохотное суденышко.

Ничего не оставалось делать, как начать отступление и искать другой путь. В момент поворота судна назад астрономическое положение наше было 78°20' ю. ш., 162°14' з. д. Дрейфующий лед уже придвинулся к утесу, у которого мы в 8 часов стояли на чистой воде. Прибавив паров и не обращая внимания на мелкие льдины, мы все-таки удачно прошли эту точку в 11 часов 20 минут, когда между Барьером и льдами оставалась полоса чистой воды шириной всего метров пятьдесят.

Я вздохнул свободнее, когда мы миновали эту зону непосредственной опасности, так как теперь между нами и дрейфующими льдами было все же 200–300 метров чистой воды. Мы находились как раз под обрывом Барьера, достигавшего высоты 76 метров, и шли на юго-запад.

<sup>48</sup> Город и порт на юго-востоке Великобритании у пролива Па-де-Кале (Дуврский пролив). Для побережья района Дувра характерны высокие обрывистые меловые скалы.

Так как судно двигалось быстрее, чем приближающийся лед, мы могли идти дальше вдоль и неподалеку от Барьера, который постепенно понижался. В 15 часов перед нами оказалась группа ледяных гор у восточного входа в Китовую бухту.

Освещение было очень своеобразным, оно делало обманчивыми и форму и расстояние предметов, кроме того, мираж заставлял предметы казаться выше, чем они есть на самом деле. Это особенно бросалось в глаза, когда мы смотрели на плавающий лед: с севера и запада все море казалось переполненным огромными айсбергами, тогда как на самом деле это был лишь сплоченный дрейфующий лед. Пингвины, которых мы видели накануне ночью, находились все на том же месте, и когда мы отошли от них на несколько миль, они как будто выросли и казались около двух метров ростом. Лед в этом заливе, где лежало много тюленей, был в трещинах и должен был скоро уплыть вместе с двумя-тремя заключенными в нем крупными айсбергами.

Обогнув край льда у его западного конца, мы подошли к высокому ледяному обрыву и в 15 часов 10 минут благополучно вышли из залива и продолжали идти на запад, все еще имея перед собою с севера тяжелые дрейфующие льды. Один из айсбергов, мимо которого мы проходили, служил временным местом отдыха многим сотням антарктических и снежных буревестников.

При нашем приближении они поднялись в воздух. Около 18 часов плавающий лед, казалось, начал несколько расходиться. Спустя полчаса я из бочки на мачте заметил полосу чистой воды, идущую к северу через пояс льда, а за ней как будто совершенно чистое море. Около 20 часов мы повернули судно на север и действительно вскоре выбрались на чистую воду, сделав по дороге несколько обходов, чтобы избежать более крупных льдин, и прокладывая себе путь в мелкобитом льду. Однако в полночь наш путь был снова прегражден полосой толстого и сплоченного льда. Нам пришлось примерно в течение часа идти к северу, прежде чем можно было опять взять курс на восток.

Удивительно, как ограничен горизонт на море. С наблюдательной вышки казалось, что за поясом льда чистая вода простирается на безграничное пространство, тогда как в 2 часа мы снова уперлись в сплошной лед. Низкий лед незаметен на большом расстоянии и нельзя верить видимости чистой воды, даже если с наблюдательной вышки открывается широкий горизонт. Всю ночь напролет мы колесили, пытаясь проникнуть на восток, временами были вынуждены направлять судно на запад, фактически удваивая свой путь, прежде чем удавалось найти проход, позволяющий взять желаемое направление. Ночью в южной стороне было несколько туманно, но около 3 часов над Барьером прояснилось, и, к своему огорчению, мы увидели, что почти не продвинулись на восток, так как находились в тот момент всего-навсего у Китовой бухты. Около 7 часов 30 минут мы прошли мимо огромного айсберга в три мили длинной и свыше 60 метров высотой, а в 8 часов море заметно освободилось ото льда, к востоку его совершенно не было видно. Стояло превосходное солнечное утро, и, когда я ушел с мостика, чтобы поспать после бессонной ночи, положение на палубе казалось более обнадеживающим.

Поднявшись наверх незадолго до полудня 25 января, я убедился, однако, что надежды мои на чистую воду были тщетны. В полдень определение показало, что мы находимся довольно далеко к северу от Барьера, но все еще западнее той точки, до которой дошли накануне утром, перед тем как были вынуждены повернуть. С каждым часом надежда достичь Земли короля Эдуарда VII все более оставляла нас. К востоку и к югу от судна виднелся торосистый дрейфующий лед с рассеянными в нем огромными айсбергами. Было очевидно, что все море между мысом Колбек и Барьером, по крайней мере под этой долготой, полно льда. На севере отсвечивание льда на горизонте<sup>49</sup> говорило о том же самом. Казалось, достичь земли

<sup>49</sup> Речь идет о характерном для полярных стран физическом явлении, так называемом «ледяном небе» – белесоватом отсвечивании льдов на нижних слоях облаков. Отмечается также «водяное небо» – темное отсвечивание свободных от льда морских пространств на облаках.

невозможно. В то же время запас угля был ограниченный, судно находилось под угрозой дать течь, и нам было абсолютно необходимо выгрузить все запасы до того, как судно нас покинет. Все это вызывало во мне серьезное беспокойство. Я никак не ожидал, что Барьерный проход исчезнет и в то же время путь к Земле короля Эдуарда VII будет совершенно прегражден льдами. Последнее обстоятельство, впрочем, не столь исключительно: каждая экспедиция до 1901 года задерживалась под этой широтой дрейфующими льдами. В самом деле, Росс в этом районе и на этом меридиане прошел под парусами несколько сот миль на север вдоль кромки дрейфующих льдов. Правда, мы располагали паровым судном, но ни «Дискавери», ни даже «Ермак» – самый мощный ледокол, когда-либо построенный, – не могли бы произвести никакого действия на эти плотно спаянные ледяные поля.

Я решил продолжать попытку пробиться к востоку еще в течение суток. Мы изменили курс, взяли к северу, стараясь идти у самого льда и пользуясь каждой малейшей щелью, чтобы пройти на восток. Иногда при этом заходили в узкие тупики в плавучем льду, и приходилось начинать путь сначала.

Западный ветер начал усиливаться, погода становилась более пасмурной. Морские волны с шумом разбивались о края льдин. Барометр падал. Около 5 часов началась снежная метель. Нам пришлось двигаться страшно медленно, так как горизонт видимости стал чрезвычайно ограничен, временами суживаясь до радиуса менее чем в 100 метров. В промежутках между налетающими шквалами было настолько ясно, что мы могли видеть огромное количество длинных и низких айсбергов, из которых один, например, был восьми километров длиной, а высотой не более 12 метров. Волны разбивались об его узкий конец, когда мы проходили вдоль него на расстоянии нескольких кабельтовых. Затем на нас налетел новый шквал. Когда опять на короткое время стало яснее, мы увидели, что под действием ветра на нас быстро надвигается лед с запада. Кое-где он уже сомкнулся с главным скоплением дрейфующего льда. Легко могло случиться, что эта огромная масса льда окружит и захватит судно, а затем в течение ряда дней или даже недель мы не сможем оттуда выбраться. Ввиду этого я из предосторожности приказал повернуть назад и под всеми парами уходить от этой грозящей опасности. Ничего не оставалось делать, как направиться в пролив Мак-Мёрдо и устроить зимовку там.



*«...вода, попадавшая из-за борта, замерзала на палубе и в конюшнях, мы решили воспрепятствовать этому, прибив гвоздями парусину над зияющими отверстиями в фальшбортах. Эта «студеная работа» была поручена Адамсу и Маккею.» Э. Г. Ш.*



*Поиски прохода к материку среди плавучего льда*

По многим причинам я предпочел бы поселиться на Земле короля Эдуарда VII, так как эта область была совершенно неизведана. Экспедиция на «Дискавери» лишь вскользь заметила там голые скалы и высокие снежные склоны. Если бы мы были в состоянии устроить там зимовку, то смогли бы многое добавить к географическим познаниям об этой области. Возможно, с этой базы было бы труднее пытаться достичь Южного полюса, но я не думал, что дорога отсюда до Барьера, откуда уже можно прекрасно стартовать к полюсу, может оказаться практически неосуществимой. Не без напряженной борьбы я принял решение отказаться от намеченной ранее базы для нашей экспедиции. Об этом свидетельствует траектория пути «Нимрода» на сделанном нами наброске карты; но необузданная мощь этих масс дрейфующего льда оказалась сильнее человеческих решений, и мы вынуждены были изменить план.

## Выбор места зимовки

С тяжелым чувством смотрел я, как нос нашего судна поворачивает к западу, думая при этом, что не раньше, чем через год, мы сможем увидеть опять ту страну, в которой надеялись зимовать. Мы повернули на запад около 8 часов вечера, продолжая тщательно следить за льдом, когда шли вдоль него. Вплоть до 1 часа 26 января не было заметно ни одной полыньи в тесно сплоченном дрейфующем льду, тянувшемся к северу от нас. Затем мы потеряли лед из виду – он скрылся в тумане. Барометр обнаруживал колебания, дул довольно сильный юго-западный ветер, на море было волнение. Около 6 часов 26 января судно направилось к югу. Я опять хотел подойти к Барьеру и, прежде чем взять курс прямо к вулкану Эребус, идти вдоль Барьера, по крайней мере до бухты Западной. Мы прошли тот проход, который видели на своем пути к востоку, и около 12 часов находились против Восточного мыса бухты Западной. Оттуда курс был взят прямо на Эребус. Предполагая более подробно исследовать Барьер в следующем году, мы повернули прямо на запад, отойдя на некоторое расстояние от кромки льда.

Погода была хорошая, ясная, если не считать низкого слоя облаков над Барьером. Позже, в течение дня эти облака рассеялись, но к вечеру мы совершенно потеряли из виду кромку льда. Поражало отсутствие каких бы то ни было разновидностей птиц, зато вокруг пускали фонтаны киты; некоторые подходили к самому борту. Пока что мы видели гораздо меньше снежных буревестников и больше антарктических буревестников, чем во время прежних экспедиций. В этот день нам попались только один альбатрос с темной спинкой и два гигантских буревестника. Весь день направление ветра было западное, к вечеру налетели один-два небольших снежных шквала. 26-го в полдень мы находились на  $78^{\circ}9'$  ю. ш. и  $178^{\circ}43'$  з. д. Температура воздуха поднялась до  $-2,2^{\circ}\text{C}$ .

28 января погода продолжала оставаться хорошей, хотя небо было покрыто облаками. Около полудня небо на юге расчистилось. Незадолго перед этим в том направлении появилась какая-то странная беловатая полоса, производившая впечатление земли. Когда тучи совсем разошлись, это видение стало отчетливым и оказалось не чем иным, как двумя большими горами – Эребус и Террор, к которым мы направлялись. В два часа дня они стали видны еще яснее и вследствие миража казались даже больше, чем на самом деле. Мы хорошо могли видеть дым, выбрасываемый Эребусом, который с судна казался южнее горы Террор. Мы несколько изменили курс, чтобы обойти мыс Крозье. Вначале у меня была мысль устроить там склад, который могла бы использовать партия, направленная с места нашей зимовки для изучения жизни пингвинов, но затем я от нее отказался, чтобы не задерживать судна. В полдень мы находились на  $77^{\circ}6'$  ю. ш.,  $175^{\circ}35'$  в. д.

В 22 часа мы прошли мыс Крозье на некотором расстоянии от того места, где Ледяной барьер встречается с землей. Погода была превосходная, ясная. За исключением одного случайного айсберга и нескольких крупных льдин, льда не было видно. Мы шли вдоль берега, близко к нему, и в 3 часа находились уже против залива Эребуса. К северо-западу от нас располагался остров Бофорт. Круто обрывающийся к морю с восточной стороны мыс Берд<sup>50</sup> находился прямо по левому борту. 29 января в 5 часов 30 минут мы огибали мыс Берд, погода была облачной. Мы надеялись достичь нашего нового места зимовки, не встретив больше препятствий со стороны льдов. В проливе Мак-Мёрдо нам попало лишь несколько случайных мелких скоплений льдин, на которых собралось множество пингвинов. Гораздо большее количество льда имелось к западу; сильный ледяной отблеск на горизонте указывал, что по западному берегу должны быть большие скопления его. Проходя по проливу и придерживаясь восточной

<sup>50</sup> Мыс Бёрд и далее гора Бёрд (Cape, Mount Bird) – в некоторых русских географических изданиях называется мыс Птичий, гора Птичья.

его части, ближе к земле, мы видели длинный низменный песчаный берег. Вся поверхность крутого склона этого берега, поднимавшегося в сторону континента, по крайней мере в две квадратные мили, была окрашена в желтый и красный цвет из-за гуано пингвинов. Здесь было огромное гнездовье этих птиц.

Около 10 часов мы прошли мимо небольшого скопления льда, но примерно через час увидели впереди уже плотный лед и в 11 часов 30 минут подошли к нему. Было 29 января. Около 30 км совершенно замерзшего моря отделяли нас теперь от мыса Хат, где мы рассчитывали устроить зимовку. В том месте, где мы сперва остановились, лед был сильно подточен и сверху примерно на 30 см покрыт снегом. Мы попробовали пробиться сквозь него прямыми ударами судна, но это не удалось. Судно примерно наполовину входило в густую вязкую массу льда и останавливалось, не образовав впереди никаких трещин. Мы отходили назад на небольшое расстояние, давали полный ход и ударяли опять носом в край льда. Все эти попытки оказались безуспешными, так что оставалось закрепить ледяным якорем за льдину и придумать какой-нибудь другой образ действий.

Погода несколько прояснилась, мы смогли осмотреться и разглядеть окрестности. К югу располагались острова Дельбриджа, а за ними виднелся острый пик Наблюдательного холма, под которым находилась зимовка нашей последней экспедиции. Над всеми другими местными возвышенностями поднималась наша старая знакомая скала Замок, а остров Уайт-Айленд проглядывал сквозь прозрачную дымку тумана. На юго-западе ясно были видны острова Блэк-Айленд и Браун-Айленд<sup>51</sup>. Позади первого из них обнаруживались округлые очертания горы Дискавери. К западу виднелись гигантские пики Западных гор с их огромными амфитеатрами и колоссальными ледниками. Милых в семи к востоку возвышалась темная скала – мыс Ройдс, названная так в честь первого офицера «Дискавери». Как знакомы были все эти горы и острова! Казалось, только вчера еще видел их, а ведь с тех пор прошло уже шесть лет!

За день, случилось, темнело, шел сухой снег, температура временами падала до  $-11,7^{\circ}\text{C}$ , несмотря на то что был разгар лета. Ветер по-прежнему дул с юга, но не слишком сильно, между тем мы приветствовали бы наисильнейший ураган, который смог бы поломать лед. Северная зыбь была бы в данном случае еще лучше – за несколько часов она бы совершенно уничтожила всю ту многокилометровую полосу льда, которая теперь являлась таким непреодолимым препятствием для нашего судна. Когда шхуна «Морнинг», первое судно вспомогательной экспедиции «Дискавери», прибыла сюда 23 января 1902 года, здесь в проливе было такое же скопление льда и только 28 февраля ей удалось подойти на расстояние пяти миль к мысу Хат. Лед на этих пяти милях так и не разошелся в течение всего года. На следующий год та же шхуна вместе с «Терра-Нова» пришла к кромке льда 4 января, и моряки увидели, что пролив замерз примерно на 30 км от мыса Хат. Однако 15 февраля весь лед к югу от мыса Хат взломался, и «Дискавери» освободился. Уже из опыта этих двух различных случаев, свидетельствовавших о том, как сложны здесь ледовые условия, я видел, что приходится решать очень трудную задачу. Если бы мы теперь задержали здесь судно на две недели в надежде, что лед будет взломан, а этого бы не произошло, положение наше могло бы оказаться довольно серьезным – ведь только для того, чтобы выгрузить все запасы и построить дом, нам потребовалось бы около двух недель. Вдобавок это можно было сделать лишь после выбора нового места зимовки где-нибудь в окрестностях, либо по западному берегу, либо, наконец, среди групп скал, лежащих к востоку.

В западном направлении обстановка была малообещающей, на протяжении восьми или десяти километров от нашей стоянки виднелись сильные нагромождения льда. Восточное направление казалось более надежным.

---

<sup>51</sup> Острова Уайт-Айленд, Блэк-Айленд, Браун-Айленд в некоторых русских географических изданиях называются Белый, Черный и Коричневый остров.

Я решил остаться здесь у кромки льда по крайней мере на несколько дней, чтобы предоставить самой природе возможность совершить то, что мы не смогли сделать с помощью своего судна, то есть взломать лед на протяжении тех нескольких километров, которые отделяли нас от цели. Казалось, нам было суждено встречать препятствия при каждой попытке исполнения намеченных планов, но мы не забывали, что препятствия – неизбежный жребий всех полярных исследователей, да и самая игра не стоила бы свеч, если б не было никаких трудностей. Больше всего меня беспокоило то, что каждый лишний день задержки у кромки уменьшал наш скудный запас угля. Пары необходимо было поддерживать все время, чтобы быть готовыми двинуться тотчас же, как только заметим, что на нас надвигается лед с севера или что льдина, к которой мы пришвартовались, трогается с места. Последнее случалось постоянно: то льдина уплывала прочь, то ветерок отгонял судно и вытягивал якорь из льда. Тогда нам приходилось опять подводить судно ближе к ледяной кромке и заново бросать якорь. С другой стороны, план перевозки всего нашего груза на санях по припаю, отделявшему нас от мыса Хат, пришлось оставить как совершенно неосуществимый. Даже в том случае, если б лошади наши находились в прекрасном состоянии и возможно было бы использовать на льду автомобиль, мы все же никогда не были бы в состоянии перевезти 180 тонн снаряжения в течение того краткого времени, которым располагали.

Вместе с тем сильно тревожило меня и здоровье капитана Ингланда. Он казался совсем больным. Очевидно, напряжение, вызванное постоянной плохой погодой и трудностями плавания во льдах, сильно отразилось на его здоровье. Обстоятельства же в то время были не такими, чтобы он мог позволить себе отдохнуть. Естественно поэтому, что Инглэнд стремился увести судно как можно скорее; он понимал, что на «Нимрод» как на парусное судно нельзя особенно рассчитывать. Однако я никак не мог назначить точную дату отплытия «Нимрода», тем более, что еще не было даже известно место нашей зимовки.

Вечером 29 января мы сняли деревянный футляр с автомобиля и поставили машину на колеса – я собирался испытать ее на льду. Дело это было поручено Дэю, который скоро привел мотор в действие: уже на следующее утро 30 января, несмотря на низкую температуру, машина работала исправно. Надо было испытать, как она будет вести себя на льду, покрытом довольно толстым слоем снега. Мы выбрали более легкие колеса с шинами Дэнлопа и несколько цепей, полагая, что в данном случае нет надобности пользоваться тяжелыми колесами.

Днем поднялся свежий юго-восточный ветер со снежной метелью, и судно скоро приняло совершенно зимний вид. В этот день каждый раз во время еды все теснились в кают-компании, чтобы согреться; есть, как прежде, стоя у дверей кухни стало уже невозможно. Два-три раза судно срывалось с якоря, и льдины, к которым оно было прикреплено, уплывали к северу. Хотя льдины эти и были длиной всего около сотни метров, у нас все же появилась кое-какая надежда: чувствовалось, что лед начинает ломаться. Правда, мы учитывали, что если лед будет расходиться такими темпами – по несколько сот метров в день, то понадобится очень много времени, чтобы вся масса льда шириной в 30 км сдвинулась и дала нам возможность своевременно подойти к мысу Хат для выгрузки запасов и снаряжения.

Весь день косатки<sup>52</sup> во множестве показывались у кромки льда и выдували столбы пара. Они часто проходили под самым бортом, и время от времени мы могли наблюдать, как они выставляют надо льдом голову, высматривая, нет ли тюленей. Раз как-то мы увидели тюленя, который стрелой вылетел из воды на лед и помчался по его поверхности с такой поспешностью, какой никак нельзя было ожидать от неповоротливого животного. Он прополз по льду по крайней мере четыреста метров, прежде чем остановился передохнуть. Минуту-две спустя

<sup>52</sup> Косатка, или кит-убийца [англ. – Killer whales], – представитель дельфиновых из подотряда зубатых китов, встречающийся во всех морях и океанах. Прожорливый хищник, питающийся мелкими дельфинами, ластоногими, рыбой. Самцы достигают 10 м длины, самки – 7 м. Свое название получил от спинного плавника, имеющего изогнутую форму косы или сабли; плавник у самцов достигает 2 м высоты, у самок – вдвое меньше.



причина этой поспешности обнаружилась: из воды медленно и зловеще поднялась огромная голова косатки, высматривавшей жертву.

Нам ни разу не пришлось наблюдать, как эти чудовища ловят тюленей, но без сомнения тюлени временами становятся их жертвами. Косатки постоянно вертятся вблизи льда, высывая головы из воды между плавучими льдинами. Тревогу, которая поднимается при виде косатки среди лежащих на льду тюленей, и их быстрое отступление от воды в более надежное место можно истолковать только как стремление избежать уже хорошо знакомой опасности. Вокруг находилось также много пингвинов Адели. Было очень забавно смотреть, как они выстраивались линейкой на краю льда и затем ныряли по очереди, как пловцы на состязании. Обычно проходило минуты две, прежде чем они вновь появлялись из воды.

Мы освободили большинство креплений, удерживавших конюшни, чтобы не было никаких затруднений, когда понадобится вывести лошадей, и чтобы сделать это возможно скорее. Большая часть бедных животных находилась в очень плохом состоянии. Почему-то белые лошади лучше перенесли тяжелые условия погоды, нежели лошади разной масти. После перенесенной ужасной качки все они были, по-видимому, очень довольны тем, что судно стояло. Бока большинства лошадей были стерты из-за постоянных ударов о стены стойл, а Зулу был в таком плохом состоянии, что я решил тут же пристрелить его. У нас оставалось, таким образом, только восемь лошадей, и надо сказать, мы считали себя все же счастливыми, что потеряли в пути лишь двух животных.

До сих пор наше плавание протекало без всяких несчастных случайностей, но утром 31 января, когда мы все были заняты выгрузкой запасов из кормового люка, чтобы подготовить их к переброске на берег, вдруг железный крюк на таях соскользнул, качнулся через всю палубу и ударил Макинтоша, попав ему в правый глаз. Макинтош упал на палубу от страшной боли, но через несколько минут все же смог при помощи товарищей дойти до каюты Ингланда, где Маршалл его осмотрел. Выяснилось, что глаз сильно поврежден и не будет видеть, пришлось подвергнуть Макинтоша операции под хлороформом. Маршалл, ассистируемый д-ром Мичеллом и Маккеем, удалил ему пострадавший глаз. К своему большому удовлетворению я убедился при этом, что экспедиция обслуживается врачами, стоящими на должной высоте. Макинтош горько оплакивал потерю глаза не столько из-за уменьшения способности зрения, сколько из-за того, что эта несчастная случайность не позволяла ему теперь остаться с нами в Антарктике. Он просил разрешить ему остаться, но Маршалл категорически этому воспротивился, заявив, что Макинтош нуждается в тщательном уходе и в очень осторожном пользовании зрением, иначе может потерять и второй глаз. Пришлось согласиться. На некоторое время экспедиция потеряла одного из самых ценных своих сотрудников.

Пока мы ожидали, таким образом, у кромки льда, я счел полезным отправить небольшую партию к мысу Хат, чтобы разузнать, в каком состоянии находится дом, оставленный там экспедицией «Дискавери». Можно было думать, что за пять лет он совершенно занесен и разрушен снегом. Я решил послать Адамса, Джойса и Уайлда и дал Адамсу инструкцию побывать в доме и на следующий же день вернуться на судно.

Мы находились примерно в 25 километрах от мыса Хат. На следующее утро назначенная партия отправилась, взяв с собой большой запас провизии, на случай возможной задержки, и лопаты, чтобы отрывать дом. Для Адамса это был первый опыт путешествия с санями. Поход на расстояние 25 км с тяжелым грузом был вообще нелегкой задачей для людей, которые больше месяца пробыли закупоренными на корабле. Вначале, впрочем, они отправились довольно быстрыми шагами. Несколько километров их сопровождали профессор Дэвид и Коттон, которые, вернувшись на следующий день, сообщили, что пришлось идти по не изломанному за предыдущий год старому льду в метр толщиной и более прочному, чем тот, который остановил наше судно при его первом приходе. Это был годовалый лед, но мне кажется вполне вероятным, что он взламывался раньше, а затем снова замерз.

За предыдущую ночь мы продвинулись несколько к западу и, после новой безуспешной попытки прорваться на юг, стали на якорь у большой льдины. Вскоре после того, как ушла санная партия, мы спустили с борта автомобиль и благополучно водрузили его на лед. Дэй тотчас же забрался на сиденье и пустил в ход мотор. Автомобиль двинулся с характерным прерывистым шумом, столь привычным для цивилизованного мира, но впервые раздававшимся в Антарктике. Впрочем, ушла машина недалеко – пройдя около сотни метров, она завязла в рыхлом снегу. Общими усилиями мы перетащили автомобиль через трещину, которая вот-вот могла разойтись, так что льдина ушла бы на север. По другую сторону трещины снова запустили мотор. На короткое расстояние автомобиль опять пошел, но затем вновь увяз в снегу. С помощью нашего подталкивания и при некотором содействии собственного мотора автомобиль прошел примерно 800 метров к югу от судна, но... все наши надежды на возможность применения его на практике значительно упали! Правда, мы не могли еще по этой пробе судить о способностях машины, так как на автомобиле не было настоящих колес для путешествия по снегу, да и мотор его не был еще надлежащим образом отрегулирован. Никаких затруднений с воспламенением смеси, впрочем, не было. Взрывы от искры получались сразу, несмотря на двадцатипятиградусный мороз.

В 13 часов мы пошли завтракать на судно, оставив автомобиль на льду. Когда же вернулись назад, то увидели, что несколько пингвинов Адели стоят и благоговейно рассматривают странного пришельца.

Около автомобиля образовалось еще больше трещин, и, так как никаких надежд на то, что машина поможет нам добраться до суши не было, я решил поднять ее обратно на палубу и ждать более благоприятного случая для испытаний. Самым бесцеремонным образом мы перетолкнули его собственными силами по снегу до расстояния в несколько сот метров от судна, где лед был прочнее. Затем, шипя и свистя, автомобиль некоторое расстояние вдоль борта прошел сам. А я-то еще утром мечтал о том, как вместе с Дэем сяду в автомобиль и перегоню нашу санную партию, ползущую по льду. Увы, эти мечты быстро пропали!

После полудня мы подняли якорь и направились к западу, чтобы взглянуть, каково положение льда у западного берега. Не пройдя и 6,5 км, мы опять уткнулись в лед и были вынуждены возвратиться на старое место. Вечером за ужином большинство членов экспедиции впервые отведало жареных больших поморников<sup>53</sup> и нашло их великолепными. Способ ловли этих птиц был весьма прост и эффективен, но с охотой имел мало общего. На льдину выбрасывался с судна крючок с наживкой, прикрепленный к бечевке. Через несколько минут птица подходила, хватала приманку и проглатывала ее, после чего мы втаскивали ее на борт. Другие птицы, по-видимому, совершенно не замечали, что их компаньонка попала в затруднительное положение. Напротив, полагая, что она схватила какой-то особенно лакомый кусочек, который им, к огорчению, не достался, они всей стаей тотчас же набрасывались на нее, стараясь заставить ее выплюнуть эту добычу. Лишь после того, как около дюжины поморников было поймано таким коварным образом, птицы стали подозревать, что тут что-то не чисто, и тогда даже самые лакомые куски мяса уже более не привлекали их. Во второй половине дня мы убили также несколько тюленей, и на следующее утро на завтрак у нас были грудинка и свежая тюленья печень.

2 февраля не было заметно никаких изменений в состоянии льда, хотя отдельные льдины иногда отламывались и уплывали. Погода продолжала быть хорошей, и группа членов экспедиции, состоявшая из профессора Дэвида, Моусона, Коттона, Пристли и Армitedжа, отправилась по льду на остров Неприступный. Мы вместе с Инглендом пошли на лыжах к югу, чтобы

<sup>53</sup> Большой поморник, иначе большая чайка Мак-Кормика [Skua gull], – хищная птица из отряда чаек, отличающаяся от настоящих чаек иным строением клюва, некоторыми другими анатомическими признаками и отсутствием сезонной изменчивости оперения. Поморники – самые южные представители пернатых земного шара.

посмотреть, каковы трещины во льду, но результат нашей экскурсии был мало утешителен – лед оказался совершенно прочным, и единственные трещины мы нашли у самого судна. Я решил поэтому не ожидать более у кромки льда, а когда вернется санная партия, поискать места для зимовки на восточном берегу острова Росса.

Вскоре после полудня поднялся восточный ветер, небо затянуло тучами, и началась легкая метель. С востока быстро несло ветром отдельные льдины, так что судну пришлось отойти назад на чистую воду. Хорошо, что мы успели это сделать, так как вскоре дрейфующие льды сомкнулись с прочным ледяным припаем, и если бы судно осталось на прежнем месте, его бы основательно помяло. Когда начался ветер, на судне подняли флаг, отзывающий береговую партию обратно, но они его не видели и вернулись только около 17 часов. К этому времени мы переместились с судном примерно на 1,6 км к востоку от прежней стоянки. Профессор Дэвид сообщил, что они не были в состоянии попасть на остров, так как между льдом и берегом острова тянулась полоса воды шириною примерно в 50 метров. По дороге они нашли на льду морского ежа, которого Мёррей тотчас же забрал в свою коллекцию. Они получили также первый наглядный урок путешествия в Антарктике, заключающийся в том, что расстояния здесь чрезвычайно обманчивы и земля находится всегда гораздо дальше, чем кажется.

Этим вечером мы все время поглядывали, не возвращаются ли наши путешественники с мыса Хат, но их все не было, даже когда мы ложились спать. Я был уверен, что Адамс сразу же вернется, если только ему с его партией не придется встретить каких-либо особых трудностей при попытке забраться внутрь дома. В половине второго ночи, наконец, Харборд спустился вниз и сообщил, что вдалеке видна возвращавшаяся партия. Надо сказать, что в это время у нас постоянно было светло, и фактически не ощущалось разницы между днем и ночью. Я приготовил для путешественников какао и открыл коробку сардинок, так как по опыту знал, как приятно закусить после такой прогулки.



*«Макинтош горько оплакивал потерю глаза не столько из-за уменьшения способности зрения, сколько из-за того, что эта несчастная случайность не позволяла ему теперь остаться с нами в Антарктике.»и Э. Г. Ш.*





*«А я-то еще утром мечтал о том, как вместе с Дзем сяду в автомобиль и перегоню нашу санную партию, ползущую по льду. Увы, эти мечты быстро пропали!» Э. Г. Ш.*

По возвращении Адамс рассказал, что путь к мысу Хат был очень труден. Они достигли цели лишь в 23 часа 15 минут, находясь в пути с 10 часов. Последние три километра пришлось идти по совершенно гладкому, чистому от снега льду, а у самой оконечности мыса Хат им встретилось обширное пространство чистой воды. Залив, в котором когда-то стоял замерзший «Дискавери», был затянут прозрачным голубым льдом, показывающим, что в предыдущий сезон морской лед здесь не взламывался. Путешественники так устали, что залезли в свои спальные мешки, как только забрались в дом, куда они легко попали через одно из окон с подветренной стороны.

Снега в доме не было, и постройка почти не пострадала. Небольшое количество льда по стенам внутри появилось, очевидно, в результате таяния снега летом. Несмотря на полную заброшенность в течение пяти лет, строение было в превосходном состоянии. Кое-где валялись различные предметы, оставленные последней экспедицией, в том числе мешки с остатками провизии различных санных партий. Нашлась даже открытая жестянка с чаем, который мы заварили на следующее утро. Чай даже не утратил своего аромата после пятилетнего пребывания на воздухе, что свидетельствует о чрезвычайной сухости климата. Нашлась также жестянка с керосином, который тоже был использован и тоже оказался в прекрасном состоянии. Лед у оконечности мыса Хат был весь в мелких и широких трещинах, но во всех остальных отношениях обстановка казалась такой же, как и в феврале 1904 года, когда «Дискавери» ушел отсюда на север. Все еще стоял крест, поставленный в память Винса<sup>54</sup>, погибшего поблизости отсюда в одну из метелей. Стояли и домики, построенные для магнитных наблюдений. В 13 часов на следующий день все трое отправились обратно на судно. Несмотря на помощь установленного на санях паруса, надуваемого южным ветром, путешественники лишь с большим трудом добрались до «Нимрода».

---

<sup>54</sup> Крест, воздвигнутый в 1904 году на мысе Хат участниками первой экспедиции Р. Скотта в память своего товарища – Винса, погибшего во время пурги.

На следующее утро мы попробовали подойти вплотную к острову Непроступному, так как казалось, что лед разломан до самого острова, однако, подойдя ближе, увидели, что между судном и островом все еще имеется широкая полоса льда. Определение глубины дало здесь 545 метров и показало, что на дне – вулканическая галька. Мы опять прикрепились якорем к льдине, и в течение второй половины дня береговая партия занималась тем, что наполняла снегом бак над котельным помещением. Чай из растопленного снега оказался значительно вкуснее, чем чай из застоявшейся воды паровозных цистерн, которой мы обычно пользовались.

Около 16 часов мы снялись и пошли по направлению к мысу Барни, чтобы посмотреть, нет ли там подходящего места для высадки. В 18 часов на расстоянии около 3 км от мыса измерение глубины показало 144 метра, а с полтора километра дальше – 80 метров. Частицы морских губок, облепившие лот, указывали на то, что дно здесь послужило бы прекрасным местом охоты для биолога. Медленно продвигаясь под парами вдоль берега к северу, мы увидели поперек залива длинный низменный снежный склон, связанный с голыми скалами мыса Ройдс. Он показался нам удобным местом для зимовки.

Около 20 часов я вместе с Адамсом и Уайлдом отправился на вельботе к берегу, захватив с собой ручной лот. Мы прошли на веслах всего минут десять, делая частые остановки для промеров, и уперлись в сплошной лед. Он покрывал весь залив от мыса Флагштока, как мы назвали после утеса на южной оконечности мыса Ройдс, по направлению к югу вплоть до мыса Барни. Недалеко от этого мыса лед был разломан и образовал нечто вроде естественного дока. Мы завели туда лодку, перебрались с Адамсом через четко обозначенную приливную трещину, вскарабкались на берег и поднялись на голую скалистую вершину по покрытому ровным снегом склону шириной примерно в 15 метров. Сотни пингвинов собрались на льду залива. Еще больше их было наверху склона. Так что, когда мы поднялись наверх, нам пришлось зажимать носы от нестерпимой вони их гнездовья. Птицы эти сновали по всем направлениям и приветствовали нас хриплыми взволнованными криками. Над пингвинами летали во множестве их естественные враги, хищные большие поморники, у которых, очевидно, были птенцы, потому что, когда мы, подымаясь по склону, приблизились к их гнездам, они стали бросаться прямо на нас, пролетая над самыми головами. Резкий шелест их быстрых крыльев явно говорил о том, как они возмущены нашим вторжением.

Даже самое беглое обследование окрестностей показало, что мыс Ройдс может служить превосходным местом для выгрузки наших запасов. Поэтому мы возвратились в шлюпку и, проплыв вдоль кромки льда к югу, промерили залив. Оказалось, что здесь вблизи берега глубины начинаются от 3,6 метра и дальше к югу на расстоянии 400 метров достигают 36,5 метра. Окончив промеры, мы направились к судну, которое понемногу подходило к нам. Мы шли на веслах с хорошей скоростью, как вдруг какое-то тяжелое тело выскочило из воды и, задев матроса, сидевшего на корме, с шумом шлепнулось на дно лодки. Оказалось, что это был пингвин Адели. Трудно сказать, кто был более удивлен – пингвин ли, который без сомнения считал, что прыгает на скалу, или мы, неожиданно приняв на борт этого забавного пассажира. Матросы на вельботе решили, что это счастливое предзнаменование. У моряков есть поверье, будто бы после смерти души старых матросов вселяются в тела пингвинов или альбатросов. Впрочем, это не мешает моряку приготовить превосходный обед из грудки пингвина, как только представляется такая возможность. На судно возвратились в 9 часов вечера, а в 10 часов 3 февраля «Нимрод» пришвартовался к покрывавшему залив льду, чтобы начать выгрузку.

Как только судно было закреплено, я отправился на берег в сопровождении профессора Дэвида, капитана Ингланда и Дэнлопа, чтобы выбрать место для постройки дома. Минувая пингвинов, которые шествовали церемониальным маршем взад и вперед, мы дошли до довольно ровного места, на котором стоял огромный кенитовый<sup>55</sup> валун, он мог служить хоро-

<sup>55</sup> Кенит (англ. – Kenyte) – редко встречающийся вид вулканической лавы.

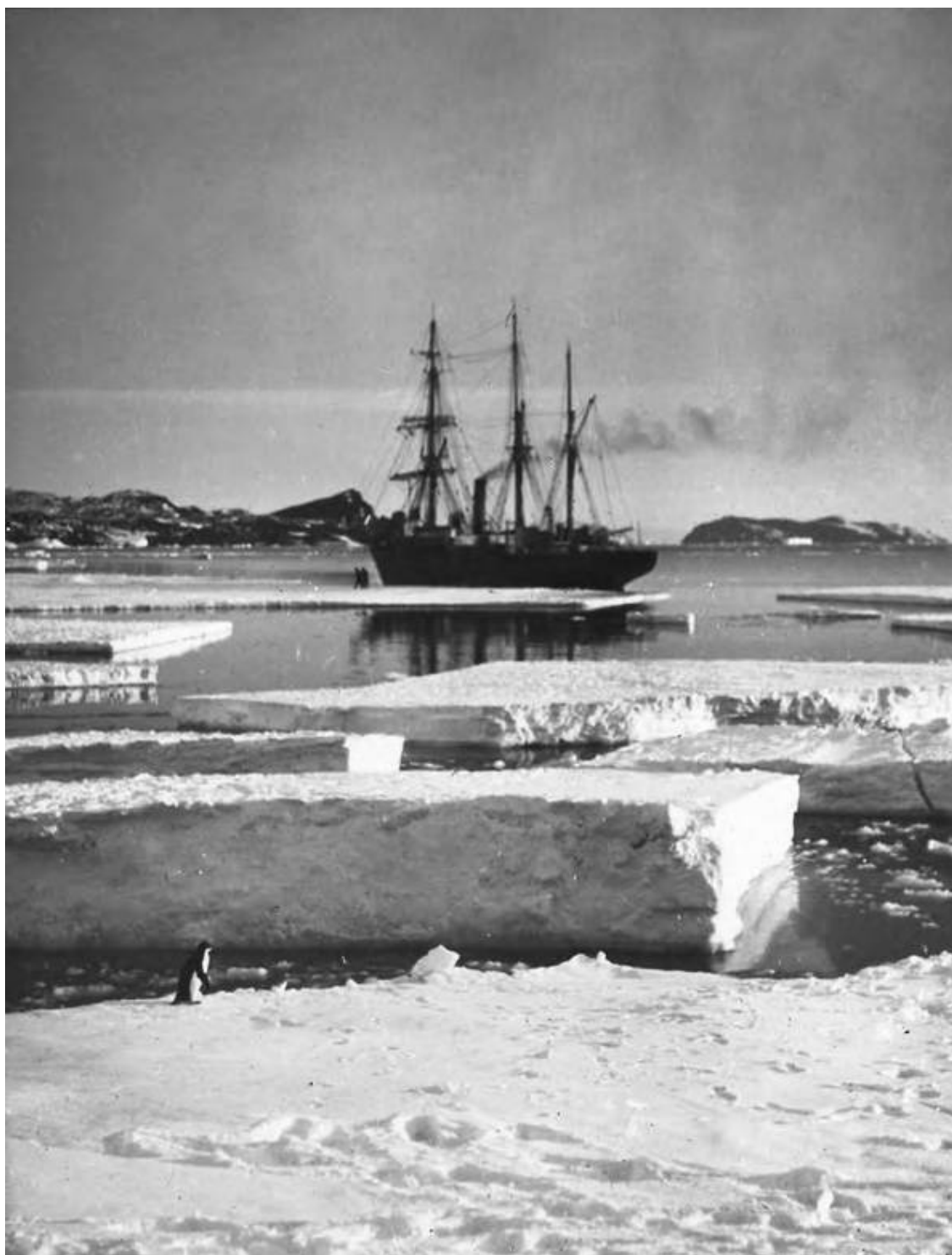
шим видным издалека знаком. Мне пришло в голову, что хорошо бы поставить дом с подветренной стороны валуна, он был бы прикрыт тогда скалой от юго-восточного ветра. Но такой план имел и свои теневые стороны: перед закладкой дома пришлось бы затратить много времени на выравнивание местности.

Мы пересекли узкий гребень скалы позади этого валуна и, повернув немного вправо, увидели небольшую долинку, казавшуюся идеальным местом для постройки зимовья. Поверхность здесь была совершенно горизонтальна, причем ее покрывал слой вулканической почвы толщиной около метра. По сторонам имелись выходы каменистых пород, но уже прямо на глаз можно было сказать, что здесь будет достаточно места как для постройки дома, так и для складов и конюшни. Холм позади долины мог служить превосходной защитой от господствующих юго-восточных ветров. Один взгляд, брошенный на иллюстрацию<sup>56</sup>, даст читателю гораздо лучшее представление об этом месте, чем всякие описания. Здесь природа сама замечательно позаботилась о том, чтобы защитить нас от действия своих наиболее разрушительных стихий.

---

<sup>56</sup> См. фото на стр.





*Разведка местности на мысе Ройдс*

Решив поставить дом на этом месте, мы обогнули гребень с юга и вышли на небольшую площадку, с которой открывался вид на залив. Здесь располагался лагерь, в котором капитан Скотт и д-р Уилсон провели несколько дней в январе 1904 года, когда ожидали прибытия спасательного судна. Место для лагеря было выбрано великолепное. С него открывался обширный вид к северу на море и разворачивалась великолепная панорама Западных гор. Мы нашли все лагерные и кухонные принадлежности в том самом виде, в каком они были оставлены. Принимая во внимание, что местность здесь совершенно открытая, следовало думать, что она не слишком подвержена действию сильных бурь, иначе материя палаток, пустые ящики

и различные другие вещи, валявшиеся на земле, давно были бы снесены ветром в море. С вершины гребня мы могли рассмотреть небольшую бухту в обширном заливе, где находилось наше судно, а несколько далее к востоку – другую бухточку, за которой было уже море. Большое количество тюленей, лежавших на льду залива, обещало, что у нас не будет нехватки в свежем мясе.

Найдя местность с точки зрения удобств идеальной, – поблизости имелся даже запас пресной воды в виде небольшого озера, – я решил, что надо тотчас же начинать выгрузку всего экспедиционного имущества на берег. Имелось одно лишь обстоятельство, возбуждавшее у меня некоторые опасения: замерзнет ли море между этим местом и мысом Хат в такое время, чтобы позволить нам следующей весной перебраться туда по льду для нашего южного и западного походов? Было также очевидно, что следующей весной большие трудности представятся в смысле устройства складов для наших путешествий. Как только судно нас оставит, мы окажемся здесь совершенно отрезанными от всякого сообщения с областями, лежащими к югу, и не сможем проникнуть туда ни по морю, ни по суше. Опоясывающие берег ледники, сильнейшим образом изрезанные трещинами, являются полной преградой для путешествия с санями. Время, однако, не ждало, и мы могли только радоваться, что нашли здесь, так близко к нашей будущей исходной точке отправления на юг, столь удобное для зимовки место.

## Выгрузка запасов и снаряжения

Мы возвратились на судно и принялись выгружать снаряжение. Это были две недели чрезвычайного напряжения, самой тяжелой работы, полной всяких неприятностей и разочарований, и если бы не единодушное участие в этом деле всех членов экспедиции, трудившихся с неослабеваемой энергией, мы, кажется, никогда бы не кончили этой выгрузки. День и ночь, — если эти понятия, относящиеся к более низким широтам, применимы к месту, где ночи не было вовсе, — работали все, не покладая рук, в самых ужасных условиях, с полной преданностью делу и готовностью сделать все, что было в силах. Когда возникало какое-нибудь новое препятствие, никто не тратил времени на бесполезные сожаления, напротив, все тотчас же брались за дело, чтобы устранить его.

Прежде всего следовало выгрузить автомобиль, а за ним лошадей, так как ежечасно можно было ожидать, что лед в заливе взломается. У берега же глубина, как мы в этом убедились промерами, равнялась всего 3,6 метра, так что близко к берегу судно подойти не могло. Высаживать лошадей на шлюпках было фактически невыносимо; малообъезженные животные находились в слишком возбужденном, нервном состоянии.



*Вверху: начало высадки на мысе Деррик. Внизу: разбросанное после метели снаряжение*



В 22 часа 30 минут 3 февраля мы опустили наш автомобиль на лед залива, переправили через трещину, образовавшуюся у берега, и общими усилиями втащили его по снежному склону, так что машина оказалась, в конце концов, на твердой земле. Затем переправили один из спасательных ботов, который предполагали оставить здесь для себя. Джойс переправил на берег собак, за исключением Поссумы, занятой еще своими щенками, и привязал их там к скалам. Затем последовали части фундамента нашего разборного дома, который необходимо было построить прежде, чем судно уйдет на север. Тем временем плотник спешно разбирал конюшни, отчего лошади пришли в страшное возбуждение и доставили нам массу хлопот. Мы работали до 3 часов утра, выгружая корм для лошадей и основные запасы продовольствия, потом устроили перерыв, чтобы выпить какао и немного отдохнуть, собираясь вновь приступить к работе в 6 часов утра.

Только мы принялись опять за выгрузку, как поднялся сильный ветер с метелью. Судно стало с силой бить о кромку льда, и оно дважды срывалось с якорей. При таких условиях продолжать выгрузку запасов было невозможно. Мы отошли под парами назад и стали около кромки главного льда, примерно в десяти километрах к югу, вблизи от того места, где мы стояли последние несколько дней. Весь день задувало очень сильно. Ветер продолжался и ночью и улегся только после полудня 5 февраля. К вечеру того же дня мы вернулись в залив.

Все это время бедные собаки сидели на берегу на привязи без крова и без еды. Как только мы стали на якорь, Джойс поспешил к ним на берег с дымящейся горячей пищей. Навстречу ему мчался Скемп. Квини, как выяснилось, также отвязалась и бесчинствовала среди пингвинов. Обе собаки передушили сотню птиц. Большие поморники налетели тучей, чтобы извлечь выгоду из этого бедствия. Квини мы так больше и не видели – очевидно, во время этих ратных подвигов она сорвалась с утеса в море.

Не теряя времени, мы принялись за доставку на берег лошадей. Это оказалось нелегким делом, некоторые из животных были норовисты и могли наделать бед и нам и себе. Сперва мы думали заставить их спуститься с борта на лед по дощатым сходням. Затем было решено построить нечто вроде ящика и ставить туда лошадь. Ящик поднимался и опускался на блоке с гафеля<sup>57</sup>. Дно этого ящика мы покрыли золой, а все острые выступы защитили мешками и

<sup>57</sup> Гафель – рангоутное дерево, подвешенное наклонно к мачте и одним концом упирающееся в нее.

тюками сена. Первая лошадь довольно спокойно перенесла эту процедуру и через минуту явилась уже пионером лошадиной породы на антарктическом льду. Затем мы по очереди выводили из конюшни других лошадей, помещали их в ящик и опускали на лед. Дошла очередь до Гризи. Мы заранее ожидали, что она покажет свою прыть. Эта лошадь лучше всех других перенесла переезд и была полна сил и энергии. Предположения наши оправдались. С Гризи пришлось долго повозиться, пока ее не засадили в ящик и не завязали дверцу веревкой. Это удалось только благодаря тому, что в критический момент Маккей приложил всю свою силу. Когда ящик был поднят, лошадь начала так лягаться, что мы опасались, как бы все это сколоченное на скорую руку сооружение не развалилось, и вздохнули свободно только тогда, когда ящик, наконец, благополучно стал на лед. Все лошади, по-видимому, почувствовали себя как дома, потому что сразу же стали бить копытами о снег. Так они делают на своей далекой родине, в Маньчжурии, чтобы добраться до скрытых под снегом кустиков жесткой травы.

В 3 часа 30 минут утра 6 февраля лошади были выгружены и тотчас же переведены на сушу. Несчастные животные, конечно, страшно застоялись в своих узких стойлах, где на протяжении более месяца они качались и стучались о стены. По льду лошади едва тащились. Все же через приливную трещину – к счастью, не слишком широкую – они перебрались благополучно и были помещены на участке голой земли у входа в долину, находившуюся метрах в пятидесяти от будущего дома. Место показалось нам самым подходящим, но впоследствии этот выбор нам дорого обошелся.

При решении вопроса о выгрузке важную роль играла приливная трещина во льду у берега. Как в северных, так и в южных полярных областях, после того как море замерзнет, между прочным льдом – береговым припаем, и морским льдом образуется трещина. Это вызвано движением морского льда в связи с приливом и отливом. Если морское дно понижается от берега ступенями, иногда получаются две-три параллельные трещины. Там, где трещин нет, принято считать снежную или ледяную кромку постоянным придатком берега. В нашем случае это убеждение подкреплялось еще результатами замеров глубины в трещине, которые показывали, что со стороны материка лед должен покоиться на твердом грунте. Я так подробно говорю об этом потому, что только приняв в расчет эти соображения, я решил выгрузить основную массу наших запасов под скалой на снежном склоне, который считал постоянным.

Утром 6 февраля около 9 часов мы начали перевозить на санях провизию и различные части разборного дома на берег. Накануне ночью были врыты в землю и залиты цементом из вулканической земли и воды столбы, образовавшие фундамент дома, которые, конечно, сейчас же замерзли. Ямы для них копали Дэнлоп, Адамс, Джойс, Брокльхёрст и Маршалл. Это оказалось очень трудным делом – в некоторых случаях под несколькими сантиметрами земляного покрова обнаруживалась скала и ее приходилось выбивать по кусочкам долотом и молотком. Теперь, когда лошади находились на берегу, необходимо было, чтобы тут же жила и часть людей, которые присматривали бы за лошадьми, если бы судну пришлось внезапно отойти от кромки, и, конечно, могли бы продолжать тем временем строительство.

Первая береговая партия состояла из Адамса, Марстона, Брокльхёрста, Маккея и Мёррея. Около строящегося дома они поставили две палатки, запаслись обычными походными принадлежностями: спальными мешками, походными кухнями и т. п. На нескольких веслах был растянут брезент и получилась палатка для кухни; позднее для кухни соорудили более удобный домик из мешков с лошадиным кормом.

За этот день мы выгрузили прежде всего запас корма для лошадей, достаточное количество керосина и провизии для береговой партии на случай, если судно вынуждено будет из-за плохой погоды уйти в море. Для облегчения выгрузки мы разделились на две группы. Часть судовой команды доставала грузы из трюмов и спускала ящики, тюки и мешки на лед по широкой наклонной доске. Другая часть команды грузила все это на сани, которые переправляли на берег члены берегового отряда, впрягаясь по три человека в сани.





*Выгрузка снаряжения с «Нимрода»*



*Косатки в заливе Мак-Мёрдо*

Путь до берега шел по твердому и очень неровному льду, чередующемуся с рыхлым снегом. Тащить сани от стоянки судна до приливной трещины (около четырехсот метров) было очень тяжело. Особенно трудно было перебираться через трещину и втаскивать сани на снежный склон. После доставки нескольких саней с грузом я решил оставлять груз внизу снежного склона, сейчас же за трещиной, откуда его можно будет взять со временем.

Работа была настолько тяжелой, что мы попытались заменить ручную доставку механической. С этой целью на снежном склоне как раз над трещиной укрепили на якоре блок. Все бывшие в ходу и запасные бухты каната, имевшиеся на судне, срастили в один длинный канат, пропустили его через блок и провели обратно на судно. Один конец каната был накручен на барабан паровой лебедки. К другому концу привязывались сани и через блок втаскивались на берег лебедкой. Теоретически это было неплохое приспособление, но на практике мы убедились, что доставка этим способом занимает намного больше времени, в особенности из-за того, что конец каната каждый раз приходилось обратно тащить на судно. Поэтому пришлось возвратиться к первоначальному способу доставки вручную. Около полудня нам удалось про-



двинуть судно вдоль кромки льда метров на сто ближе к берегу, так как утром часть льда обломалась и уплыла, оставив пространство, в котором судно удобно устроилось.

Когда в 14 часов мы принялись опять за выгрузку, поднялся свежий юго-восточный ветер, и судно снова начало колотиться о лед, выплескивая на его поверхность воду. Мы находились в довольно опасном положении. Судно стояло в вершине угла залива, образованного льдом, и так как ветер крепчал, я отослал береговой отряд на лед. Судно с некоторым трудом отошло от кромки льда. Когда ветер усилился, мы стали на якорь в узком проливе, примерно в девяти километрах к югу.

Этот сильный юго-восточный ветер с метелью дул всю вторую половину дня и всю ночь. Он улегся только на следующий день после полудня. Все это время мыс Ройдс, вулкан Эребус и гора Берд были совершенно закрыты туманом. С места нашей стоянки казалось, что на побережье погода очень плохая, но когда к 10 часам вечера на следующий день мы вернулись в залив, выяснилось, что, если не считать небольшого снегопада, погода была вполне хорошей и ветер, поднявшийся в 14 часов, продолжался не более часу. К сожалению, были потеряны два полноценных рабочих дня.

Отправившись на берег, я убедился, что оставленная там небольшая партия не только успела перетащить на место будущего дома все выгруженные тяжелые бревна, но и сложила на твердой земле ящики с различной провизией, остававшиеся на снежном склоне у берега. Мы работали до 2 часов утра 9 февраля, потом отдыхали до 9 часов и затем вновь взялись за работу. Это был один из самых трудных дней. Мы тащили сани и затем на себе же переправляли их через трещину. Час за часом проходил в этом адском труде; с каждым разом переправа груженых саней через трещину становилась все труднее, так как лед в заливе начал расходиться. Приходилось перебираться с санями по качающимся на воде плавучим льдинам и через полыньи между ними, достигавшие метровой ширины. Во второй половине дня мы пустили в дело лошадей, которые уже успели отдохнуть. Это подвинуло выгрузку вперед, хотя и не уменьшило труда людей, буквально обливавшихся потом. После длительного пребывания на судне люди находились в не очень хорошем физическом состоянии, так что к полуночи тяжелые ящики ложились на утомленные плечи и руки двойным грузом.

На следующий день работа продолжалась, лед еще кое-как держался, но с минуты на минуту угрожал разойтись. Если бы глубина у берега позволила поставить вдоль него судно, мы имели бы удовольствие видеть, как лед уходит из залива. Но в том месте, где мы производили выгрузку, глубина была всего 3,6 метра, тогда как осадка «Нимрода» в то время была 4,2 метра. Мы попытались удержать якорем одну из небольших оторвавшихся льдин у кромки, но это действовало только во время прилива. Приток тяжелых плавучих льдин в результате приливного движения в залив, в котором находилось судно, вызывал опасения. Несколько раз мы были вынуждены уводить судно от места причала из-за тяжелых льдин и торосов, которые волной притирало к льду залива. Большой айсберг подплыл с севера и сел на мель примерно в миле южнее мыса Ройдс. Через некоторое время появился второй, точно такой же – не менее 45 метров высотой. Оба они примерзли к мели и оставались в таком положении всю зиму. Высота торосистого льда, заплывавшего в залив и уплывавшего оттуда с приливом и отливом, была более 4,5 метров, а так как еще большая часть скрывалась под водой, этот лед явно обладал достаточной силой, чтобы повредить корабль, если поднимется ветер.

Когда после завтрака мы снова приступили к работе, то еще до того, как первый груз был доставлен на санях до места выгрузки, обнаружилось, что так работу невозможно продолжать. Небольшую льдину, которую мы причалили и поставили на якорь, вынесло отливом в море. Примерно в 350 метрах далее вдоль берега залива у подножья утесов имелись более крутая закраина льда и более узкий снежный склон, чем тот, на который мы выгружали запасы. Теперь это было ближайшим местом, пригодным для выгрузки. Мы надеялись, что потом, когда судно отойдет, можно будет перетащить оттуда запасы через скалы – от них до дома было всего 90

метров, следовало только перенести их на небольшое расстояние, а затем скатить по крутому снежному склону, находившемуся в вершине долины, где строился дом. Надо сказать, что все это время наша строительная партия работала день и ночь, и постройка быстро подвигалась вперед. Были уже поставлены основные столбы и закреплены перемычки между ними, так что, если б даже поднялся ветер, можно было не опасаться, что вся постройка будет разрушена.

Теперь приходилось возить грузы на расстояние примерно 300 метров от судна до места выгрузки. Эта работа значительно облегчалась тем, что мы могли использовать четырех лошадей, которые работали посменно: час одна пара, затем ей давался отдых и работала другая. Лед был покрыт глубоким снегом, и лошади вязли в нем по колено. Очень тяжело было передвигаться и сопровождавшим их людям. Все же мы переправили таким способом большое количество груза; но тут вдруг возникло новое серьезное препятствие – у основания припая начал обламываться край.

Еще накануне подозрительная трещина наблюдалась у конца закраины, близ мыса Флагштока. Стало очевидным, что если трещина начнет расширяться и пойдет дальше, она врежется как раз в середину сложенных грузов, и если мы их не уберем, они безвозвратно исчезнут в море. На следующий день, 10 февраля, дальнейшего распространения трещины не замечалось, но в 19 часов другая трещина образовалась у основания льда, около мыса Деррик<sup>58</sup>, где мы теперь выгружали запасы. Непосредственной опасности тут не было, так как основание льда не могло оторваться, пока не разошелся лед в заливе. Из предосторожности все же, прежде чем продолжать дальнейшую выгрузку с судна, предпочтительно было перетащить выгруженные запасы в более надежное место. Поэтому в 20 часов 10 февраля мы начали перетаскивать остальные строительные материалы для дома и тюки с пробковой прокладкой для стен на чистую от снега землю. Это заняло время до полуночи, когда мы прервали работу, чтобы напиться какао и лечь спать.

Возвратившись на работу в 6 часов на следующее утро, я решил заняться в первую очередь перетаскиванием грузов, находящихся у мыса Деррик, так как основание льда там находилось в более угрожающем состоянии, нежели около грузов у Передней бухты, нашего первого места выгрузки. Адамс, Джойс и Уайлд установили наверху скалы бревно с блоком, закрепив его конец огромными обломками вулканической породы и устроив, таким образом, настоящий подъемный кран. Несколько человек осталось внизу у подножья, они укладывали ящики на строп<sup>59</sup> и зацепляли их крюком. Другая партия, находившаяся на скале на высоте 15 метров над ними, тянула канат по поданной снизу команде и, когда груз достигал вершины скалы, подхватывала и оттягивала его концом. Эта тяжелая работа продолжалась с восьми утра до часу ночи, причем людям едва-едва удалось слегка перекусить.

Теперь нам надо было найти другое, более надежное место для выгрузки остальной части угля и запасов. По заливу, несколько дальше от стоянки судна, имелась маленькая бухта с довольно пологим склоном, ведущим прямо на голые скалы, – позднее мы ее назвали Задней бухтой – здесь мы и устроили свой новый склад. Лошадей водили вниз по холму и через эту бухточку к судну. Приходилось совершать, таким образом, более долгий путь, чем от мыса Деррик, но ничего нельзя было поделать.

Здесь начали выгружать уголь и, чтобы он не смешивался с землей, разостлали на скалах брезент. В это время на льду залива появилось несколько подозрительных трещин. Они то открывались, то закрывались, образуя отверстия между льдинами в 18–20 см. Из днища и сторон ящика, в котором стоял автомобиль, устроили импровизированные мосты, так что лошади могли перебираться через эти трещины, и до 11 часов успешно работали.

<sup>58</sup> Derrick Point – дословно – мыс Подъемного крана.

<sup>59</sup> Строп – простейшее приспособление для погрузки различных грузов. Представляет собой отрезок троса, сплетенный концами в круг или петлю.

Маккей только что переправил с одной из лошадей груз на берег, Армитедж собирался пристегнуть груженные сани к другой лошади около судна, третья лошадь, привязанная к кормовому якорному канату, стояла в ожидании саней, как вдруг совершенно внезапно большая часть льда в заливе расплзлась на отдельные льдины и вся масса их стала медленно подвигаться в открытое море. Лошади на льду оказались в очень опасном положении. Матросы бросились к той, которая была привязана к кормовому канату, и перевели ее через первую трещину. Армитедж схватил свою лошадь и перетащил ее со льдины, расположенной у судна, на следующую льдину. Как раз в этот момент из-за угла Задней бухты, возвращаясь на корабль за грузом, появился Маккей с лошадью и пустыми санями. Ему кричали, чтобы он не шел дальше, но он сперва не мог понять, в чем дело, и продолжал двигаться по льду, который все быстрее и быстрее теперь ломался. Люди, работавшие наверху скалы у мыса Деррик, также стали кричать и махать ему, обращая его внимание на то, что происходит на море, тогда он бросил свою лошадь и сани и кинулся к двум другим лошадям, бывшим на льдинах. Перескакивая через все более и более расширяющиеся трещины, он добрался до льдины, на которой они стояли. Эта льдина постепенно приближалась к еще более крупной, с которой животных можно было перевести в более надежное место. Маккей схватил Чайнамена за узду и пробовал перетащить его через трещину, когда она была всего сантиметров пятнадцать шириною, но лошадь вдруг чего-то испугалась. Она поднялась на дыбы и, пытаясь к краю льдины, за которым было уже пространство воды около метра, оборвалась и упала в ледяную воду.

Казалось, наш бедный Чайнамен погибнет. К счастью, Маккей все еще держал его за узду. Бывшие поблизости Дэвис, Моусон, Мичелл и один из матросов бросились ему на помощь. Лошади удалось, наконец, поставить передние ноги на край льда. С большим трудом подвели под нее петлю каната и подтянули настолько, что она кое-как смогла выкарабкаться на лед и вот она стояла теперь мокрая, дрожа всем телом.

Через несколько минут льдина пристала к другой, более крупной. Большое счастье, что это не случилось, когда лошадь находилась в воде, иначе она, конечно, была бы насмерть раздавлена льдинами. С судна бросили на лед бутылку коньяка. Половина ее содержимого была влита Чайнамену в глотку. Судно, между тем, развернулось, чтобы подтолкнуть льдину к берегу и позволить лошадям перебраться на прочный лед. Машине был дан полный ход, и льдина медленно, но верно стала приближаться к припаю. Как только она коснулась уцелевшего льда, лошади тотчас же были переведены и доставлены на берег. Люди, оставшиеся на отдельных льдинах, также использовали этот момент и перебрались вместе с грузами в надежное место. После такого приключения, едва не окончившегося катастрофой, я решил не рисковать больше лошадьми на льду. Судно отошло от берега, и отделившиеся льдины начали постепенно уходить на запад.

Около 13 часов большая часть залива очистилась от льда. «Нимрод» подошел к краю твердого ледяного поля, находившегося против Задней бухты. Но едва были закреплены ледяные якоря, как появились новые трещины. Через четверть часа судну снова пришлось отойти. При этих условиях выгрузка сделалась невозможной. «Нимроду» ничего не оставалось, как остановиться на некотором расстоянии от берега. Вся наша партия, предполагавшая зимовать, находилась на берегу и после наскоро проглоченных горячего чая и мяса продолжала работу по перегрузке у мыса Деррик.

Я организовал после полудня еще один небольшой отряд для доставки наших главных запасов в надежное место. Немного спустя после начала работы обнаружилось, однако, что требуются чрезвычайная поспешность и напряжение всех наших сил, чтобы спасти драгоценные ящики, так как трещина, замеченная нами ранее, с каждым часом все более и более расширялась. От этой тяжелой работы под лучами солнца пот катился с нас градом. Через два часа все ящики с научным снаряжением и большая часть корма для лошадей были переброшены в более надежное место. Едва только это было сделано, как вдруг раздался сильный треск, и лед,

на котором прежде лежали наши ящики, с грохотом обрушился в море. Было бы серьезным несчастьем потерять это имущество. Большая часть нашей научной работы не могла бы быть выполнена, а потеря лошадиного корма означала бы также и потерю лошадей.

Случай этот заставил нас удвоить усилия по спасению остального груза. В любой момент могла обломаться новая часть припая, хотя трещин пока и не было заметно. В конце концов, оказалось к лучшему, что в это утро лед в заливе разошелся, иначе мы не принялись бы столь поспешно за работу. Я взобрался на верх холма на мысе Флагштока, как мы называли возвышенность на южной оконечности мыса Ройдс, чтобы просить Ингланда прислать нам еще людей на помощь, но «Нимрод» отошел на такое расстояние, что голоса не было слышно, и только около 19 часов судно подошло ближе. Я крикнул тогда Ингланду и попросил немедленно прислать всех, кого можно. Через несколько минут пришел вельбот с шестью матросами, но я попросил капитана через возвращавшегося на судно штурмана прислать еще людей, оставив на борту только тех, кто необходим для управления судном и машиной. Кроме того, я снял с работы всех занятых на постройке дома. Только после принятия таких чрезвычайных мер нам удалось действительно быстро продвинуть дело вперед. Лед продолжал обламываться большими кусками, но к полуночи мы могли с удовлетворением констатировать, что весь наш груз лежит уже на твердой почве.

После этого наш отряд приступил к перевозке на санях наиболее тяжелых ящиков и банок с керосином от подножья мыса Деррик через узкий проход между отвесными скалами и морем к складу Задней бухты. Я был удивлен и обрадован, когда обнаружил, что отряд, работавший у мыса Деррик, уже собственными силами переправил огромное количество грузов в надежное место. К часу ночи 13 февраля все выгруженные на берег припасы были в безопасности. Оставалось еще перенести около тонны муки в ящиках, но поскольку той муки, что уже была на берегу, могло хватить на год, а кроме того, на мысе Хат было большое количество сухарей, оставленных предыдущей экспедицией, которыми в случае надобности мы могли воспользоваться, мы только перекатали ящики по льду во впадину у подножья скалы, где они были в относительной безопасности. По всей видимости, лед там еще не должен был ломаться. Позже, после ухода судна, мы забрали их оттуда.

Как уже говорилось в главе, посвященной снаряжению экспедиции, я стремился поместить большую часть всех припасов в ящики одинакового размера и веса, в среднем примерно по 22–27 кг, так как при такой упаковке с грузом легче было обращаться. Продукты и предметы, запакованные в ящики «Венеста», выдерживали самое грубое обращение без каких бы то ни было последствий. Эти ящики сделаны из трех тонких слоев дерева, скрепленных патентованным средством. Получающийся таким образом материал гораздо прочнее обычного дерева, к тому же ящики, сделанные из него, имеют меньший вес и, поскольку стенки их тоньше, занимают меньше места, что весьма важно для полярной экспедиции. Это дерево не ломалось даже под ударами тяжелого молотка. Пустые ящики можно было использовать для сотни всевозможных надобностей, которые обязательно возникают в ходе подобной экспедиции.

В 1 час 13 февраля я подал сигнал, чтобы судно прислало за командой вельбот. Дул небольшой ветер, и команде пришлось довольно долго добираться на веслах до «Нимрода», который стоял теперь далеко. Мы же, остававшиеся на берегу, так устали, что сейчас же легли спать и проснулись только к полудню. Стоило взглянуть на море, чтобы убедиться в том, что мы ничего не потеряли, проспавши так долго: в заливе было сильнейшее волнение и выгружать при таких условиях было бы невозможно.

После полудня судно подошло довольно близко, но я известил Ингланда сигналом, что шлюпку посылать нам не стоит. Если бы этот северный ветер и волны, разбивавшиеся о край льда, разыгрались две недели назад, мы были бы этим очень довольны – они поломали бы тогда весь сплошной лед на юг вплоть до мыса Хат, где теперь, вероятно, море было совершенно

чисто. Но в настоящее время для нас это было совсем некстати, бесполезно проходило драгоценное время и тратился еще более драгоценный уголь в топках «Нимрода».

На следующий день волнение продолжалось. В 16 часов я сигналом велел Ингленду подойти к Ледниковому языку и устроить там склад, выгрузив часть запасов.

Ледниковый язык – весьма замечательное ледниковое образование. Ледник выдается там в море, спускаясь с юго-западных склонов вулкана Эребус. Он имеет в длину около восьми километров, тянется с востока на запад, снижаясь постепенно к морю. В том месте, где Язык спускается с суши, он около 1,6 км ширины. Лед в нем сильно сдавлен и пронизан трещинами на всей своей поверхности, он поддерживается в плавучем состоянии на глубокой воде и пока представляет собой таинственное явление природы. Ледниковый язык находится примерно в 13 км к северу от мыса Хат, а от мыса Ройдс до него около 21 км к югу. Учитывая такое его расположение, я считал удобным устроить там склад припасов, необходимых для санных путешествий, так как тем самым мы выигрывали при доставке по крайней мере 21 км расстояния между мысом Ройдс и точкой на южном маршруте.

Судно пришло туда к вечеру и выгрузило некоторый запас продуктов на северной стороне Языка. Профессор Дэвид сделал ряд засечек, чтобы можно было без труда найти этот склад, когда начнется сезон санных экспедиций. Измерение глубины показало здесь 287 метров. С морской оконечности ледника можно было наблюдать, что в южном направлении лед разломался на протяжении лишь нескольких километров. Так что, оказывается, действие северного волнения распространилось не так далеко, как я себе представлял. Ночью судно стояло на якоре у Языка.

В течение этого дня на мысе Ройдс мы занимались разными делами: одни продолжали постройку дома, другие устраивали более удобное временное жилье и кухню. Стены кухни сложили из мешков с лошадиным кормом, которые оказались для этого чрезвычайно удобными. Сверху были положены доски и растянут брезент, так что получилась крыша, а снаружи стены поддерживались столбами, оставшимися от конюшен. Поскольку крыша получилась такая низкая, что не позволяла человеку стоять выпрямившись, в одном углу кухни вырыли траншею, чтобы повар мог двигаться свободно, не сгибаясь в три погибели. В этом уголке готовились такие удивительно вкусные блюда, какие только может пожелать голодный человек после целого дня тяжелой работы. Пока Робертс не перебрался окончательно на берег, за повара действовал Уайлд. Надо было видеть только эту картину, как мы рядом сидели на ящиках в тускло освещенной хижине из мешков и с нетерпением ожидали чашки дымящейся похлебки или поджаренной черной пингвиной грудки, за коими следовали сухари, масло и варенье. В качестве ложек нам служили палочки с донышком от консервной жестянки на конце – продукт изобретательности Дэя. Оканчивалась наша трапеза чаем и трубочкой, и когда после сытного обеда мы растягивались на снегу и закуривали, невзирая на 27–28-градусный мороз, нам казалось, что дела наши вовсе не так уж плохи.

В тот же день, как была построена эта хижина из мешков, мы поместили в нее ящики с консервированными фруктами в надежде, что спасем банки от разрыва, который угрожал им из-за сильного мороза. Главный запас этих ящиков, содержащих жидкость, мы хранили, впрочем, еще на борту судна до последнего момента, чтобы поместить их прямо в дом, когда он будет выстроен и начнет отапливаться.

Мы легли спать около полуночи и встали в 7 часов, как раз в то время, когда подошло судно. Я отправился на него вместе с Маршаллом, который должен был еще делать перевязки Макинтошу. Рана Макинтоша быстро заживала, он был уже на ногах и страшно хотел с нами остаться, но Маршалл не советовал ему так рисковать. Весь этот, а также и следующий день, 15 февраля, волнение достигало такой силы, что нельзя было и думать о выгрузке. Однако рано утром 16-го мы нашли возможным начать выгрузку у неширокого берегового припая, к северо-востоку от мыса Флагштока. Здесь, несмотря на волну, мы умудрились выгрузить

шесть полных шлюпок ящиков консервированных фруктов, небольшим количеством масла и 24 мешками угля.

Пока припасы выгружались на берег, матросам приходилось сидеть на веслах. Когда волна раскатывалась по пологому берегу, они со всей силой гребли назад, чтобы лодку не разбило о припай. Дэвис, старший офицер «Нимрода», командовал в этих условиях удивительно. Этот высокий, рыжеволосый ирландец, вечно деятельный и веселый, не знал усталости в работе. Он и Харборд – второй помощник, человек спокойный и положительный – были ценнейшим приобретением нашей экспедиции. Оба они превосходно ладили с командой и, несмотря на тяжелый труд и всякие неудобства нашего плавания, были всегда любезны, веселы, работали великолепно. Старший механик Дэнлоп не только прекрасно справлялся со своим хозяйством на судне, но и возглавил работу по строительству дома. Читэм, который уже не был новичком в Антарктике, так как служил боцманом на судне «Морнинг» во время обеих экспедиций для спасения «Дискавери», много способствовал поддержанию бодрости и веселого настроения. В нашей экспедиции он был третьим помощником и боцманом.

Накануне я посетил судно и увидел, что капитан Инглэнд все еще плохо себя чувствует и находится в очень встревоженном состоянии. Ему, конечно, хотелось возможно скорее увести судно отсюда, так как запас угля все уменьшался. Я также был бы счастлив, если бы можно было сейчас же отправить «Нимрод» домой, но предварительно следовало во что бы то ни стало снабдить зимовку углем. Чтобы уменьшить на обратном пути бортовую качку порожнего судна при сильной волне, пришлось укоротить грот-мачту. Набрать в качестве балласта береговых камней не было возможности: на это потребовались бы продолжительное время и огромное количество угля. Впрочем, я надеялся, что тяжелый дубовый, обшитый железом корпус «Нимрода», вес машины и котла, а также запасы воды смогут достаточно гарантировать его остойчивость.

В конце дня производить выгрузку около мыса Утесистого оказалось невозможным. Судно отошло, в то время как находившиеся на берегу люди продолжали строить дом. Кое-кто из членов экспедиции вернулся на «Нимрод», чтобы закончить последние письма домой. В течение ночи нам пришлось держаться в море и ожидать, когда уляжется волнение. Погода, впрочем, стояла неплохая, и если бы не волнение, мы смогли бы многое сделать. Февраль в этих широтах нельзя назвать особенно хорошим месяцем, но нам до сих пор все-таки везло: ни разу не было настоящей снежной бури.

На следующее утро, в понедельник 17 февраля, опять разыгралась сильная волна, бившая о лед у мыса Утесистого. Ящики, выгруженные накануне, были уже подняты наверх – здесь у нас получился четвертый по счету склад угля и припасов. Казалось, что в Передней бухте волна несколько слабее, поэтому мы начали перевозить туда грузы на вельботе, выбрав место, где подножье льда было обломано; при этом береговому отряду приходилось втаскивать мешки с углем и ящики по льду на высоту примерно 4 метров.

Все время вокруг нас собиралось огромное количество пингвинов. Мы были поглощены разгрузкой и не могли наблюдать за ними и все же невольно обратили внимание на то, как пара пингвинов внезапно выскочила из воды и тут же стала на ноги на краю льда, прыгнув вверх на высоту 3,5 метров. Для таких маленьких существ это удивительный прыжок: какова же должна быть скорость, с какой они двигаются в воде, чтобы получить разбег, позволивший им прыгнуть на высоту, в четыре раза превышающую длину их тела! Точность в определении расстояния и высоты, которую они при этом проявляли, также чрезвычайно поразила нас.

В этом месте разгрузке сильно мешали более или менее заполнявшие залив осколки льдин, между которыми приходилось пробиваться вельботу. Грести было невозможно, как только вельбот вступал в полосу вскрывшегося льда, весла использовались, как шесты. Нос шлюпки направляли в наиболее подходящий проход между льдинами, и вся команда стоя отталкивалась веслами и таким путем заставляла вельбот двигаться вперед. Обычно лед раз-

давался в стороны, но иногда льдины смыкались и сжимали шлюпку так, что будь она менее прочной, она неминуемо была бы раздавлена. Экипаж вельбота состоял из профессора Дэвида, Моусона, Коттона, Мичелла и двух матросов. С Дэвисом или Харбордом у руля вельбот неплохо лавировал среди льдин, особенно если принять во внимание, что у окраины льда волнение было сильное. Когда вельбот шел вдоль кромки льда, один из членов команды повисал на веревке на носу, другой – на корме шлюпки, убирая часть веревки, как только вельбот поднимался на гребень волны и освобождая ее, когда вода крутясь отступала с поверхности льда обратно в море. Была там одна остроконечная скала, которая при спаде волн почти выступала из воды. Самым трудным делом было уберечь шлюпку, чтобы она не напоролась на вершину этой скалы. Остальные люди в вельботе и на берегу использовали всякую представлявшуюся возможность для перетаскивания ящиков и мешков с углем наверх. Там уголь взвешивали и ссыпали из мешков в кучу, которая составила наш основной запас на зимние месяцы. Теперь у нас было три склада угля в различных местах вблизи зимовки.

Во второй половине дня лед в Передней бухте окончательно сплотился, но, к счастью, несколько расчистилась Задняя бухта, где мы, несмотря на сильный прибой, продолжали выгрузку до тех пор, пока не выгрузили около восьми тонн угля.

Утомительная и монотонная работа оживлялась лишь не слишком приятным сознанием опасности, угрожавшей шлюпке. В любой момент она могла оказаться затертой между тяжелыми обломками плавучих льдин и неподвижным ледяным основанием берега. Массы льда взлетали и опускались на волнах, поднимая водовороты при каждом погружении, а всякий раз, как они всплывали на поверхность, вода потоками скатывалась с их боков и верхушки. От Харборда требовались максимальное внимание и быстрота действий, чтобы избежать повреждения шлюпки.

Нечего и говорить, что после этого все стали черны, как угольщики, особенно команда шлюпки, работавшая среди полузамерзшей, полужидкой угольной пыли и водяных брызг. Профессор Дэвид, Моусон, Коттон и Мичелл продолжали оставаться в составе этой команды. Они провели, таким образом, в лодке более 12 часов, до полуночи, отрываясь не больше, чем на 10 минут, чтобы перекусить. После каждой выгрузки им приходилось долго грести обратно к судну. Каждую выгруженную порцию угля и других припасов перетаскивали на санях по очень крутому склону в надежное место, после чего наступало продолжительное ожидание следующей партии груза.

Работа продолжалась всю ночь. Мы едва держались на ногах от усталости, но я послал со шлюпкой, возвращавшейся на судно в 5 часов (18 февраля), распоряжение Ингленду в 7 часов утра дать людям завтрак и отправить их спать. В это же время в нашем доме, где действовала уже плита, Робертс сварил кофе. Мы выпили его и залезли в спальные мешки, чтобы соснуть часок-другой прежде, чем снова приняться за тяжелую работу. В 7 часов утра я поднялся на вершину мыса Флагштока и увидел наше судно далеко на горизонте. Не было заметно никаких признаков, чтобы оно подходило к зимовке для окончания выгрузки. Последив за ним с полчаса, я возвратился в дом, разбудил тех, кто от усталости заснул сидя, велел им забраться в спальные мешки и отдохнуть как следует. Я не мог понять, почему судно не подошло к берегу, но в четверть одиннадцатого явился в шлюпке Харборд и сказал, что Ингленд просит меня приехать на судно. Я оставил товарищей спать, а сам отправился на «Нимрод». На мой вопрос, почему в 7 часов судно не пришло для выгрузки, Ингленд ответил, что все были в состоянии полного изнеможения, и он счел нужным дать им выспаться. В самом деле, вся команда дошла до крайнего предела утомления. В столовой Дэвис крепко спал, положив голову на стол, не успев даже вынуть ложки изо рта. Коттоном сон овладел на площадке трапа, ведущего в машинное отделение, а Моусон, койка которого находилась в небольшом чуланчике около машинного отделения, заснул там на полу. Его длинные ноги высывались за дверь каюты и упирались в ползун машины, так что когда машина пошла, они стали совершать ритмические движения

вместе с поршнем, и Моусону снилось, что он танцует. Матросы также спали непробудным сном. Убедившись в том, насколько все выбились из сил, я решил не возобновлять работы до часу дня.

Ингленду я твердо обещал, что отправлю его на север, когда запас угля «Нимрода» сократится до 92 тонн. По опыту нашей прежней экспедиции крайним сроком, до которого судно могло оставаться здесь, был конец февраля. Около этого времени в проливе начинает образовываться новый лед, который может составить серьезное препятствие для выхода судна из моря Росса. Позднейшие наблюдения над ледовыми условиями в проливе Мак-Мёрдо показали, что судно с более сильной машиной могло бы пройти на север и позднее, возможно даже зимой, так как все время в непосредственной близости от нас было открытое море.

В 14 часов «Нимрод» подошел опять к мысу Флагштока, чтобы начать выгрузку. Я решил, что теперь можно уже выгружать и инструменты, требующие более осторожного обращения, научные приборы, хронометры и все личное снаряжение. Члены экспедиции, находившиеся на борту, сами занялись выгрузкой этого ценного имущества с судна на вельбот, который отправился в Переднюю бухту. Дэй, Уайлд, Адамс и Маршалл, бывшие на берегу, явились теперь на судно, чтобы собрать свои вещи и написать письма домой. Макинтош и плотник оставались на берегу, последний все еще возился с постройкой дома, быстро приближавшейся к концу. После полудня мы продолжали выгружать уголь в Передней бухте, которая теперь опять освободилась от льда, и все наше внимание было всецело направлено на это дело.



## Пурга. Отплытие «Нимрода»

Около 17 часов 18 февраля пошел снег, поднялся легкий северный ветер. Временами шлюпку было плохо видно с судна, поэтому команда ее получила инструкцию всякий раз пережидать у берега, пока не пронесется снежный шквал и судно не сделается опять ясно видимым. В 18 часов, как раз когда шлюпка пришла за следующим грузом, ветер вдруг переменялся на юго-восточный и значительно усилился. Вельбот тут же подняли на палубу, «Нимрод» отошел от берега, миновав несколько огромных льдин. Об одну из них он ударился винтом, но, к счастью, без дурных последствий. Уже через каких-нибудь полчаса завывала ужасающая буря, и все признаки земли как на востоке, так и на западе исчезли из-за сильнейшей метели.

Я находился в это время на судне. Мы пошли на юг по направлению к кромке неподвижного льда, но «Нимрод» плохо подвигался вперед против сильного ветра и коротких высоких волн. Чтобы сберечь уголь, я решил дать машине слабый ход, стараясь по мере возможности сохранить наше прежнее положение в проливе, хотя, конечно, нас должно было отнести несколько к северу.

Всю ночь яростно бушевала буря, скорость порывов ветра достигала временами не меньше ста шестидесяти километров в час. Ветром срывало верхушки волн. Брызги летели на палубу, на мачты и снасти судна и моментально замерзали, борта судна были также покрыты толстым слоем льда.

*«Были мачты тогда  
В чешуе из льда,  
Нос судна в ледяной броне».*

Скоро все ящики и сани, лежащие на палубе, тоже покрылись толстым ледяным слоем; температура упала ниже —32° С. Харборд, стоявший на вахте, приложил свисток к губам, чтобы вызвать команду, и вдруг почувствовал, что металл свистка прилип к губам, таково было действие низкой температуры. Большую часть ночи я провел на мостике в надежде, что буря уляжется. Надежда эта не оправдалась, и в 8 часов на следующее утро 19 февраля буря свирепствовала еще сильнее. В утренние часы температура достигала —26,7° С, а затем держалась все время ниже —24,5° С. Судно испытывало сильнейшую качку, но, если принять во внимание состояние моря, а также малую осадку судна, оно все же обнаруживало большую остойчивость. До некоторой степени это зависело от того, что грот-мачта была укорочена. На руле приходилось держать все время двух человек – рулевая лопасть сильно выставлялась из воды, и руль получал такие удары волн, что когда у штурвала оказался только один матрос, он от удара волны перелетел через рулевые цепи к самому борту судна. Временами наступало короткое затишье, волны не так часто били в руль. В результате рулевое управление оказалось сплошь забитым льдом и совершенно перестало действовать. Чтобы как-нибудь поправить дело, рулевым приходилось постоянно вращать штурвал и класть руль то на правый, то на левый борт. Но при всех их стараниях рулевое управление продолжало обмерзать; все время кому-нибудь из команды приходилось стоять рядом и скалывать лед длинным железным ломом. Пурга слепила глаза, было совершенно невозможно различить что-либо в нескольких метрах от судна; вдруг совсем близко от наветренного борта «Нимрода» вынырнул огромный айсберг. К счастью, руль в это время оказался в порядке, судно послушалось, и столкновение было предупреждено.

В течение суток 20 февраля, а также и на следующий день и ночью 21-го буря продолжала свирепствовать. Случалось, что пурга на время прекращалась, и тогда мы видели в тумане скалистые горы то с восточной, то с западной стороны. Верхушки покрывали снеговые облака и поэтому совершенно невозможно было точно установить, где мы находимся. Нам с судном все

время приходилось разворачиваться, описывать круги, чтобы ветер был то с кормы, то с носа, таким способом мы кое-как могли еще держаться на месте. Лавировать во время бури было невозможно. Около полуночи 21 февраля, когда мы производили один из таких поворотов, во время которых «Нимрод» всякий раз сильно качало, судно сильно зачерпнуло бортом. Вода, попавшая на палубу, не могла стечь – все шпигаты замерзли. Она стала замерзать на палубе, где и без того уже был слой льда толщиной более фута. Такое увеличение груза могло лишить судно управления. Канаты, также покрытые льдом, могли смерзнуться в сплошную ледяную массу. Пришлось принять самые решительные меры и прорубить в фальшборте отверстия, чтобы дать воде сбежать.

В носовой части корабля это было уже сделано во время тех штормов, которые мы ранее испытывали, но так как кормовая часть трюма была больше нагружена, большая часть воды собралась в середине судна и на корме. Прорубать такие отверстия оказалось, однако, гораздо труднее, чем мы это себе представляли, и Дэвис с Харбордом смогли проделать это в результате сильнейшего напряжения. Надо было видеть, как Харборд висел на правом борту «Нимрода» вниз головой (в то время как его держали за ноги) и наносил удары тяжелым топором. Дэвис благодаря своим длинным ногам перегибался пополам через левый борт без чужой помощи и с ожесточением делал то же самое. Причем все это происходило при сильном морозе.

Между прочим, ночью, когда судно подошло к восточному берегу острова Росса, мы встретили поверхность моря, покрытую толстым слоем желтовато-коричневой пены. Это обусловливалось массами снега, снесенными ветром в море с горных склонов, и, надо сказать, пена до некоторой степени умеряла волну. Если бы не эта неожиданная защита, мы, наверное, потеряли бы нашу шлюпку с правого борта, которая не была как следует закреплена.

Трудно себе представить, как такое сильное и опасное волнение могло разыграться в относительно узком проливе Мак-Мёрдо. Сила же ветра была такая, как во время бури, которую мы испытали вскоре после выхода с Новой Зеландии, хотя волны и не достигали такой вышины, как там, где они прежде чем броситься на нас, брали хороший разбег на просторе Южного океана. В 2 часа утра погода вдруг стала проясняться, и хотя ветер все еще дул сильными порывами, было очевидно, что он стихает. Теперь мы могли хорошо определить и свое положение. Ветер и течение, несмотря на все наши старания держаться на одном месте, отогнали судно более чем на 48 километров к северу, и в данный момент мы находились против мыса Берд. Море становилось спокойнее, высота волн уменьшилась, и мы могли полным ходом направиться к мысу Ройдс.

«Нимрод» пришел туда ранним утром и остановился у бухты Задней. Я отправился на берег в вельботе, с трудом проталкиваясь между блинчатым льдом и салом, образовавшимися во время бури. Поспешив к дому, я увидел, к своему удовольствию, что он совершенно цел, и затем выслушал полный отчет о всех событиях, происшедших на берегу за последние три дня. Из слов живших в доме вытекало, что с точки зрения тепла дело обстоит плохо, так как, несмотря на непрерывную топку печи, в доке было холодно. Правда, постройка еще окончательно не закончена: не сделано внутренней облицовки, вместо окон временно были набиты доски, но все же приходилось подумать о нашей печи – от ее удовлетворительного действия зависел ведь не только комфорт, но и наше существование. Береговому отряду пришлось пережить сильнейшую бурю. Дом непрерывно дрожал и сотрясался от ветра и если бы не удачное местоположение, я не сомневаюсь, что от него не осталось бы и следа. Без беды все-таки не обошлось, хотя она была и меньшего масштаба.



*«...постройка еще окончательно не закончена: не сделано внутренней облицовки, вместо окон временно были набиты доски...» Э. Г. Ш.*



*«Нимрод» перед отплытием в Новую Зеландию*

Наша сложенная из мешков хижина не устояла перед бурей, одна стенка обвалилась, придавив щенка Поссумы. Крышка также была разрушена.

Придя к главному месту выгрузки, мы поняли всю силу бури. От большей части наших припасов не осталось никаких признаков. Сперва казалось, что ящики, мешки, кучи угля просто занесены снегом, но при ближайшем рассмотрении обнаружилось, что действительной причиной их исчезновения было море. Сила ветра, дувшего с юга прямо на берег, была такова, что с моря летели струи воды, покрывая толстым слоем все, что находилось на берегу. Ветер нес ее на расстояние более четверти мили от берега, внутрь страны. В результате все наши драгоценные запасы оказались замурованными на глубине полутора-двух метров в сплошной массе замерзшей морской воды. Из-за выдававшихся в разные стороны углов ящиков эти массы льда, как показывают иллюстрации, приняли самые фантастические формы. Мы боялись, что придется целыми неделями работать над тем, чтобы очистить склад ото льда. Можно было предположить также, что соленая вода испортила лошадиный корм и попала в ящики, не выложенные внутри жестью и не имевшие фанерных стенок, поэтому кое с чем придется навсегда распрощаться.

Место выгрузки, где мы работали в течение последних двух недель, стало совершенно неузнаваемым, столь изменила его ярость бури. Наша угольная куча была покрыта слоем замерзшей соленой воды, но нет худа без добра – без этого ветер унес бы более мелкие куски угля. Освободить, однако, припасы ото льда было некогда. Главная наша задача состояла в том, чтобы доставить остальной уголь на берег и отправить судно на север. Мы тотчас же принялись выгружать уголь у крайнего угла Передней бухты. Дело поневоле подвигалось вперед очень медленно – все было сплошь покрыто скользким новообразовавшимся льдом. Не обращая внимания на волну, мы проработали все утро, а во второй половине дня, когда бухта заполнилась льдинами, судну было передано приказание направиться к Ледниковому языку, выгрузить там пять тонн угля, а затем возвратиться к мысу Флагштока. Однако полчаса спустя волнение почти улеглось, и мы были очень довольны, когда в 18 часов увидели возвращающийся к нам «Нимрод». Для нас было много выгоднее выгрузить уголь здесь, у самой зимовки, чем доставлять его потом на санях 21 километр с Ледникового языка.

По возвращении «Нимрода» капитан Инглэнд сообщил мне, что Ледниковый язык оказался окруженным подвижным плавучим льдом, поэтому устроить там склад невозможно. Мы снова занялись выгрузкой, и около 22 часов 22 февраля была доставлена последняя шлюпка с грузом угля. По нашим расчетам, у нас имелось теперь около 12 тонн угля. Чтобы протянуть с этим запасом до того времени, когда начнется период санных экспедиций, требовалось расходовать его очень экономно. Я, конечно, хотел бы иметь запас угля побольше, но задержки, происшедшие из-за подыскивания места для зимовки, и трудности, встреченные при выгрузке, заставили и без того задержать «Нимрод» дольше, чем предполагалось. Мы передали наши письма команде, отправлявшейся на последней шлюпке, распрощались с людьми. Среди них был и Коттон, который поехал с нами только для того, чтобы совершить путешествие на юг, но оказался одним из самых усердных работников.

В 22 часа нос «Нимрода» повернулся к северу, и судно быстро пошло от нашей зимовки при попутном ветре. Я рассчитывал, что оно благополучно прибудет в Новую Зеландию через месяц, и его команда получит там вполне заслуженный отдых. По правде сказать, мы все были очень счастливы, что закончилась выгрузка и что мы не будем уже теперь так зависеть от состояния моря. Все-таки не без некоторого щемящего чувства смотрели мы на уходящий «Нимрод» – ведь это порывалась последняя связь с цивилизованным миром. Нельзя было рассчитывать ни на какие известия извне, пока он не вернется к нам на следующее лето, а впереди нас ожидало еще много тяжелой работы, связанной с известным риском.

Впрочем, времени на размышления у нас было мало. После хорошего ночного отдыха на следующее утро мы принялись тотчас же отрывать погребенные подо льдом запасы и перетаскивать их в окрестности дома. Необходимо было разместить запасы в непосредственной близости от дома, отчасти для того, чтобы зимой мы могли без труда достать то, что нам потребуется, отчасти потому, что мы остро нуждались в защите от холода, а ящики, составленные стеной вокруг нашего маленького жилища, могли предохранить нас от ветра. Мы надеялись, что разместив припасы, сможем приступить к научным наблюдениям, которые должны были занимать большое место в работе экспедиции.

По крайней мере дней пять было потрачено нами на скалывание лопатами и ломом ледяной оболочки с ящиков. Все это напоминало известное лакомство, так называемые миндальные камушки. Очистить ящики ото льда было столь же трудно, как трудно было бы, вероятно, достать миндаль из этого липкого конгломерата. Случалось, что при отрывании одного ящика освобождались и другие, лежавшие под ним. Их легко было вытащить, но гораздо чаще приходилось отбивать лед с каждого ящика в отдельности. После долгой работы киркой и ломом ящик, наконец, вытаскивали и рассматривали марку, указывавшую на его содержимое. При этом не обошлось и без разочарований. Брокльхёрст, например, был чрезвычайно заинтересован шоколадом и в течение всей работы присматривал за одним покрытым льдом ящиком. Он собственноручно снес его в дом, заботясь о благополучии любимого продукта и... вызвал там восторг у профессора Дэвида, который тотчас же узнал, что в этом ящике находятся нужные ему научные инструменты. Конечно, радость Брокльхёрста по этому поводу была не так искренна, как профессора.

После четырех дней тяжелой работы у Передней бухты основная часть наших запасов была отрыта. Мне кажется, можно сказать, что потеря было не очень много, хотя с течением времени нет-нет да выяснялось, что отсутствует тот или другой нужный ящик, и нам оставалось ломать голову, забыт ли он на судне, или погребен во льду. Точно известно, что наш единственный ящик с пивом по сей день лежит подо льдом. Лишь за несколько дней до нашего отъезда из Антарктики, один из научных сотрудников экспедиции отрыл несколько томов «Отчетов экспедиции на «Челленджере»<sup>60</sup>, которые должны были служить нам материалом для полезного чтения во время полярной ночи. В долгие темные дни мы не раз возвращались к вопросу о том, которую из этих заблудших овец – ящик с пивом или «Отчеты экспедиции на «Челленджере» – стал бы отыскивать каждый из нас, если б вдруг представились время и возможность для этого занятия.

Открытые ящики подвозились к дому на расстояние 4,5 метра, где в это время года земля не была покрыта снегом. Здесь сани разгружались и часть людей переносила груз к южной стороне дома, тогда как сани отправлялись за новой порцией. Для перевозки мы теперь постоянно пользовались лошадьми; они оказали нам большую помощь. Что касается склада, находившегося наверху холма Деррик, то он, к счастью, не был занесен снегом, почему мы и не стали его перевозить, довольствовавшись тем, что взяли оттуда только те ящики, которые были необходимы.

День за днем мы продолжали собирать наше разбросанное имущество, и примерно через десять дней после отхода судна на север все находилось у нас под руками, за исключением угля. Работа была нелегкая и доставляла массу мелких неприятностей. Почти у каждого из нас были ушибы и ранения, с которыми приходилось возиться Маршаллу – он значительную часть дня занимался перевязками. Адамс сильно порезал себе руки о железо, которым были обиты ящики, а мне отдавили пальцы при перетаскивании автомобиля. Самым неприятным

<sup>60</sup> Речь идет о научных трудах выдающейся английской океанографической экспедиции на судне «Челленджер» 1872–1876 гг. Экспедиция (командир судна Георг Стронг Нэрс, руководитель научной части проф. Чарльз Томсон) занималась глубоководными исследованиями Мирового океана. Результаты исследований и наблюдений опубликованы в 50 объемистых томах – «Отчетах...», представляющих большую научную ценность.

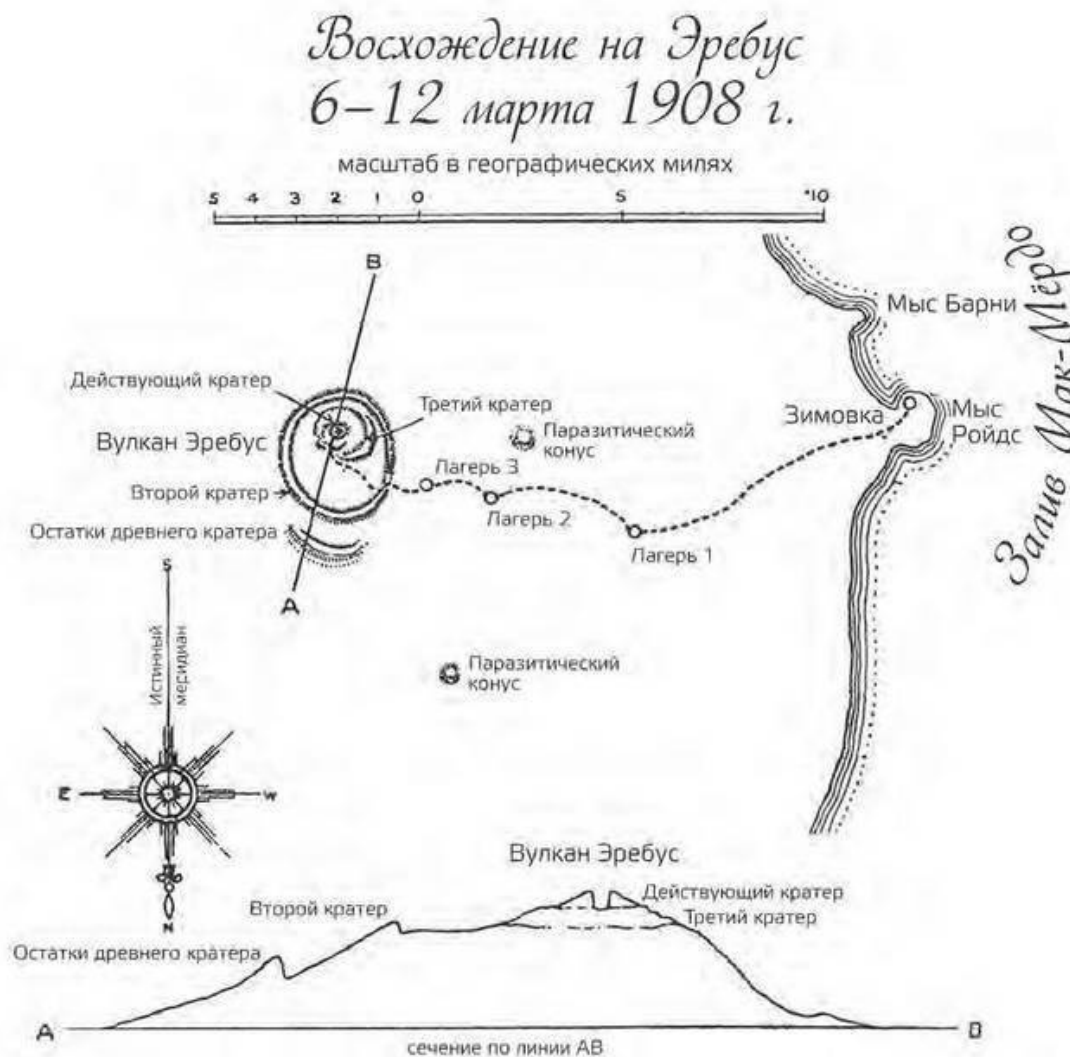
было то, что в наших условиях эти пустяшные повреждения крайне медленно заживали. Еще хуже бывало, когда в рану попадала земля, поэтому мы после первых печальных опытов стали сразу обращаться к Маршаллу при всяком повреждении кожи.

На следующий день после ухода судна мы заготовили на зиму запас свежего мяса, убив около сотни пингвинов и закопав их в снег возле дома. 28 февраля как будто закончили все работы и могли заняться обследованием окрестностей нашей зимовки.



### Часть III

## Окрестности базового лагеря. Внутреннее устройство дома. Описание снаряжения и оборудования. Животные. Поход к вершине Эребуса. Отчет об экспедиции к вулкану



### Завершение постройки дома



Из дверей нашего дома, выходящих на северо-запад, открывался великолепный вид на пролив и на Западные горы. Прямо перед нами у самой двери находилось небольшое озеро, названное нами впоследствии Лошадиным. Слева от него простиралось другое ледяное поле, с осени покрывшееся снегом. В долгие темные месяцы оно служило местом прогулки для нас и манежем для лошадей. Пройти шесть раз взад и вперед по «Зеленому парку», как принято было



называть это поле, – значило совершить примерно полуторакилометровую прогулку; здесь же до наступления зимней поры мы играли в хоккей и футбол. Слева от Зеленого парка между двумя утесами был пологий склон, ведущий к морю, оканчивающийся бухточкой, известной под названием залива «Дохлой лошади». По обе стороны этой долинки находились гнездовья пингвинов. Склоны здесь были все покрыты слоем гуано, и в апреле, когда температура была относительно высокая, с этих покинутых обиталищ пингвинов до нас доносилась отвратительная вонь.





Выйдя из дому, стоило только завернуть за угол постройки, чтобы увидеть во всей красе вулкан Эребус, находившийся как раз позади нас. Вершина его была приблизительно в 24 километрах от зимовки, но склоны его и холмы начинались уже в каком-нибудь километре от дома.

Вид к востоку и юго-востоку загораживал небольшой хребет, расположенный у входа в долину, где стоял наш дом. Поднявшись на этот хребет, можно было видеть в юго-восточном направлении залив, где находился мыс Барни. Направо виднелся мыс Флагштока, а налево, над заливом, возвышались склоны Эребуса.

Здесь в окрестностях было немало мест, которые мы особенно полюбили для прогулок – они обозначены на прилагаемой карте. Когда ненадежность погоды уже удерживала нас от экскурсий в глубь материка, но мерцающий свет все еще позволял отходить на такое расстояние, обычной целью всякой прогулки стал песчаный берег, находившийся примерно в полутора километрах к северо-западу от дома. Здесь мы иногда прогуливали и лошадей, которые с удовольствием катались по мягкому песку. Берег состоял из черного вулканического песка, наметенного ветром с окрестных холмов. Позже спрессованный лед, прижатый к берегу движением дрейфующего льда в южном направлении, также покрылся здесь наносами песка и пыли.

Береговая линия, начиная от мыса Флагштока и до залива Лошадиной подковы к северу от мыса Ройдса, была сильно изломана и прерывиста. В одних местах острые ледяные утесы, в других – голые скалы, выдававшиеся в море, чередовались с небольшими участками берега, состоявшего сплошь из вулканического песка. Окружающий ландшафт, хотя и не был особенно величествен, все же казался просторным при лунном освещении, когда зимние ночи стали удлиняться. Фантастические тени делали скалы выше, а долины глубже, чем на самом деле, налагая на все окружающее отпечаток чего-то нереального, чего днем и в помине не было. Ни одна из многочисленных остроконечных вулканических скал, видневшихся в окрестностях, не превышала 90 метров, но ландшафт все же был намного интереснее и живописнее мест в том же проливе Мак-Мёрдо, где зимовали экспедиции в 1901 и в 1904 годах.

Прогулки по холмам и в окрестностях замерзших озер доставляли нам много удовольствия, они были полезны и для здоровья. К тому же окрестности мыса Ройдс представляли значительно больший интерес для геологов и биологов, нежели окрестности мыса Хат. Самое крупное озеро, расположенное примерно в километре от нашего дома на северо-восток, мы называли Голубым озером за густой голубой цвет его льда. Это озеро особенно интересовало Моусона, который изучал свойства льда. Позади Голубого озера, к северу, располагалось Прозрачное озеро, самый глубокий внутренний водоем в окрестностях. Слева, по направлению к северу, у самого берега находился округлый водоем, названный нами Береговым озером. Когда мы прибыли, в нем купались и летали над ним сотни поморников. Двигаясь вдоль берега от этой точки обратно к дому, можно было встретить еще один водоем, названный нами Зеленым озером. В каждом из этих столь различных озер было много интересного в научном отношении. Несмотря на свои малые размеры, они играли большую роль в наших исследованиях, будучи постоянным источником интереснейших наблюдений во время нашего пребывания там.

Позади Голубого озера поднимались к востоку невысокие, покрытые льдом и снегом склоны, тянувшиеся к подножию Эребуса. Стоило перебраться через два небольших хребта, сложенных из вулканических пород, – и перед тобой простиралась обширная снежная равнина, по которой можно было путешествовать на санях без опасения попортить их полозья гравием. Склон, спускавшийся к Голубому озеру, оказался особенно удобен для лыжного спорта, и до наступления темной поры, нередко по окончании работ, кое-кто из членов экспедиции скатывался на лыжах с вершины склона высотой около 60 метров. В несколько секунд они достигали замерзшей поверхности озера, стрелой проносились по ней и взлетали на противоположный склон.

К северу от Прозрачного озера простирались холмы из вулканических горных пород, на протяжении примерно полутора километров, разделяемые долинами, более или менее занесенными снегом. Вдали находилось побережье, по правой стороне которого, к северу, был залив Лошадиной подковы – примерно в 6,5 км от нашей зимовки. Дальше, вправо от северной оконечности мыса Ройдс, тянулись склоны Эребуса. С северного берега открывался хороший вид

на мыс Берд, а с возвышенности можно было видеть на юге скалу Замок, находившуюся на расстоянии примерно 29 км. Во время предыдущей экспедиции для нас самым обыкновенным делом была прогулка от мыса Хат к скале Замок. Эта скала казалась гораздо ближе, чем была на самом деле, так как в Антарктике вообще расстояния обманчивы благодаря разнообразным эффектам, возникающим от изменчивости света и от искажений, производимых миражем.



*База экспедиции Шеклтона на мысе Ройдс*

С течением времени эта местность все больше и больше нравилась нам, так как для каждого находилось много достаточно увлекательных занятий. Профессор Дэвид и Пристли видели здесь перед собой новую и чрезвычайно интересную главу исторической геологии. Вообще, повторяю – окрестности мыса Ройдс были гораздо удачнее в смысле возможности геологических исследований, нежели местность у мыса Хат. По склонам окрестных возвышенностей были разбросаны сотни валунов, и изучая их, геологи надеялись познакомиться с прошлым острова Росса. Неиссякаемый источник новых открытий представляли для Мёррея здешние озера. Кроме того, и залив с его постепенно падающими глубинами был богат морскими животными, виды которых изменялись в зависимости от глубины. Залив также представлял собой неисчерпаемый кладезь ценнейших находок для биолога. Не мог пожаловаться и наш метеоролог Адамс, так как в непосредственном соседстве с его метеорологической станцией поднимался величественный Эребус с облачком дыма на вершине. Этому соседству мы в значительной степени обязаны интересными результатами в области метеорологии. Для нашего физика чрезвычайно обширное поле исследования представляла структура льда в различных озерах, разнообразные соли, содержащиеся в почве, магнитные особенности горных пород, хотя, надо сказать, что магнитные свойства пород являлись в то же время и большим препятствием для магнитных наблюдений: чувствительные инструменты нередко подпадали под влияние местных магнитных сил. Таким образом, со всех точек зрения надо было признать чрезвычайно удачной местность, избранную нами для зимовки из-за чисто случайной ледовой обстановки. Едва ли мы могли бы найти другое более благоприятное место для научной работы

Уже через 10 дней, проведенных на берегу, дом был в основном готов, хотя, надо сказать, что прошло больше месяца, прежде чем он превратился из пустой оболочки в окончательно оборудованное и обставленное жилье, когда каждый из нас устроился и разместил свои вещи. Жилище оказалось не слишком просторным для 15 человек, но зато в нашей тесной квартире было теплее, чем могло бы быть в большом доме. Самой холодной частью дома, когда мы в нем поселились, был пол, сделанный из однодюймовых фальцованных досок, настланных в один слой.

Под северо-западным углом дома имелось пустое пространство, примерно в 1,2 метра, на другом конце пол находился вровень с землей. Стало очевидно, что пока существует под полом свободное пространство, мы будем страдать от холода, поэтому решили преградить туда доступ холодному воздуху. Для этого было задумано поставить с юго-восточной и южной наветренной сторон стену из ящиков с провизией. Чтобы совершенно исключить проникновение воздуха с этих сторон, мы сначала поставили на небольшом расстоянии от стен дома два или три ряда ящиков. Пространство между ними засыпали вулканической землей вровень с ящиками так, чтобы не оставалось никаких щелей, а затем сверху нагромодили остальные ящики на высоту в 1,8–2 метра. Этого хватило лишь на две смежные стороны дома.

По обеим сторонам крыльца постепенно были возведены еще две пристройки. Одну из них выстроили из сухарных ящиков, покрыв крышу войлоком и брезентом, – это была кладовая Уайлда, который заведовал выдачей провизии. Пристройка по другую сторону крыльца имела более высокое назначение – она должна была служить Моусону в качестве физической и химической лаборатории. К сожалению, в конце концов, ее также пришлось превратить в кладовую, так как температура в ней была не выше наружной, а из-за влажного и теплого воздуха, проникавшего туда из дома, все, что помещалось внутри нее, немедленно покрывалось самыми фантастическими узорами из крупных ледяных кристаллов.

Подветренная сторона дома, в конце концов, была превращена в одну из стен конюшни, так как мы решили держать лошадей зимой под кровлею. Во время метели 18 февраля и в течение следующих трех дней животные, хотя и пострадали, но главным образом из-за тех ран и ушибов, которые они получили на судне по дороге на юг. Мы сочли, что содержание лошадей в помещении, даже без отопления, будет для них полезнее, чем пребывание на открытом воздухе. К 9 марта<sup>61</sup> постройка конюшни закончилась. Одна короткая стена конюшни была образована двумя рядами ящиков с маисом и имела в высоту 1,72 метра; другую, более длинную стену, сложили из мешков с лошадиным кормом. На другом конце врыли в землю широкую доску и к ней приспособили ворота. Над всем этим растянули брезент, который прежде служил крышей временной хижины и затем все это закрепили и защитили от ветра досками и планками. Таким образом, конюшня была готова. Внутри нее протянули вдоль стены дома проводочный трос, к которому привязывались недоузки лошадей. В первую же ночь, когда лошадей поместили в конюшню, они не дали никому из нас ни минуты покоя – некоторые из них оторвались с привязи и убежали в долину, где мы держали их раньше. Как-то позже Гризи, одна из самых бойких лошадей, просунула свою голову прямо к нам в окно, так что нижнюю половину окон пришлось заколотить досками. При первом же сильном ветре крыша конюшни стала так трястись и рваться, что мы с минуты на минуту ожидали, что ее совсем унесет; поэтому после бури на крышу положили все сани, кроме тех, которые были в употреблении и протянули из конца в конец крепкую веревку. Как только пошел снег, он засыпал сани, и крыша получилась превосходная, в дальнейшем никакой ветер на нее не действовал. Позднее к этим наружным пристройкам прибавился еще один вид – конуры для тех собак, которые собирались щениться, и помещения эти никогда не пустовали.

<sup>61</sup> В английском издании допущена ошибка: указано, что постройка конюшни закончилась к 9 февраля, а не к 9 марта.

С юго-восточной стороны дома была пристроена из ящиков еще одна кладовая с крышей, сшитой из парусиновых коек. Здесь мы хранили свой плотничный инструмент, сапожные принадлежности, которые требовались нам постоянно, и разные другие необходимые вещи. Впрочем, первая сильная буря порядочно потрепала эту постройку – крышу сорвало и унесло, стены разрушились, так что когда погода исправилась, нам пришлось послать целый отряд на поиски повсюду разнесенного имущества – шарфов, вязаных шлемов и т. п. Некоторые вещи были унесены более чем на милю. Я нашел один русский валенок весом в два килограмма в километре от плетеной корзины, в которой он до этого помещался. Видимо, все это расстояние он пролетел прямо по воздуху, так как на кожаной подшивке не было ни единой царапины; если б он катился по земле, ударяясь по дороге о скалы, кожу, конечно, поцарапало бы.

Труба на доме была железной, она выступала над крышей на 60–90 см, помещалась в ее юго-восточном углу, и была укреплена со всех сторон большим числом стальных канатов для защиты от ветра; сверху к ней был пристроен колпак. Благодаря этому мы избавились от тех неприятностей, какие не раз случались в большом доме, выстроенном экспедицией «Дискавери». Нашу трубу ни разу не снесло ветром и не засыпало снегом. Правда, вращающийся колпак был унесен при первой же сильной метели. То же самое случилось и при второй. Тогда мы просто-напросто сняли его, причем это нисколько не повлияло на исправную работу печи.



*С правого края фото – тропинка к метеорологической станции. На заднем плане – склон Эребуса. На нижнем снимке – гараж Дэя с автомобилем*



Собачьи конуры располагались вплотную к крыльцу, но в них мы держали постоянно на цепи лишь трех собак. Метеорологическая станция помещалась с наветренной стороны дома, наверху небольшого хребта, метров на шесть выше дома и в 12 метрах над уровнем моря. Туда вела естественная тропинка. Адамс устроил эту станцию и с 22 марта на ней начались регулярные метеорологические наблюдения. Фундаментом для метеорологической будки служил тяжелый деревянный ящик, поставленный на скалы и на три четверти наполненный камнями. Вокруг него навалили обломки кенита, а все промежутки между ними заполнили вулканической землей, которую облили водой. Конструкция получилась прочная, как камень. Внутри ящика по обеим сторонам поставили и закрепили камнями и болтами два столба, к которым крепко привинтили болтами метеорологическую будку стандартного размера конструкции Стивенсона. Ввиду того что запись показаний инструментов приходилось делать через каждые два часа и днем и ночью, а в плохую погоду наблюдатель мог легко заблудиться и не найти дороги к будке, по пути туда поставили ряд столбов, укрепленных в почве льдом, и между ними протянули веревку, по которой можно было добраться до будки даже во время самой непроглядной метели.

## Первые дни на зимовке

Внутреннее устройство дома только что было закончено, и теперь он приобрел совершенно иной вид, нежели в первые дни. Мы начали с того, что отвели место каждому из обитателей. При этом сочли наиболее удобным разделить дом на отделения, в каждом из которых поместились два человека. Размер этих кабинок был 1,9 метра в длину и 2,1 метра в ширину от стены дома до его центра. Получилось семь таких кабинок и еще помещение для начальника экспедиции. Таким образом, удалось устроить всех 15 человек, составлявших береговой отряд.

Очень важной частью дома являлась темная фотографическая комната. Досок у нас было мало, поэтому для постройки внутренних перегородок мы использовали ящики с консервированными фруктами, которые все равно следовало держать внутри дома, чтобы уберечь их от мороза. Фотографическую комнату устроили в левом углу, сейчас же у входа. Ящики с фруктовыми консервами своими крышками были обращены наружу, так что можно было доставать их содержимое, не разрушая стен сооружения. Когда ящики эти пустели, мы превращали их в шкафы и составляли туда всякое запасное снаряжение, чтобы оно не мешало в наших маленьких кабинках. Все устройство фотографической комнаты взяли на себя Моусон и профессор Дэвид. Стены и потолок ее обили войлоком, оставшимся от устройства дома. Моусон соорудил все необходимые полочки, баки для промывки пленок и т. п. В общем фотографическая комната вышла на славу – лучше при данных условиях нельзя было и желать.

По другую сторону входа, прямо против фотографической комнаты, находилась моя комната, имевшая в длину 1,8 метра и в ширину 2,1 метра. Она была отгорожена досками и имела потолок на высоте 2,1 метра от пола. Стены внутри я обил брезентом. Койка была сооружена из ящиков с фруктовыми консервами, которые после освобождения их от банок тоже служили мне вместо шкафа. В моем помещении находились большая часть библиотеки, хронометры, барограф и электрический термометр. Оставалось еще достаточно места для стола. Все вместе взятое выглядело чрезвычайно уютно. На чердаке над моим помещением хранились научные инструменты, которые не были в постоянном употреблении, например теодолиты, запасные термометры инклинометры и т. п. Постепенное нагромождение этих вещей привело к тому, что потолок прогнулся и угрожал обрушиться мне на голову, но я на это не обращал внимания, и дело обошлось благополучно.

На крышу темной комнаты мы сложили все приспособления для фотографии и наши немногочисленные ящики с вином. Последнее извлекалось оттуда лишь в особо торжественных случаях, как, например, в день зимнего солнцестояния. Установка для ацетиленового газового освещения помещалась на площадке между моей и темной комнатой. Мы пытались провести газ от крыльца, но там была такая низкая температура, что вода замерзала и газ не шел. Переместив установку внутрь дома, мы не имели больше никаких хлопот с газом.

Четыре газовые горелки, в том числе переносная лампа, находившаяся в моем помещении, давали достаточно света. Простота и портативность установки и яркий свет, который она давала, являлись большою роскошью в подобных условиях. Немудрено, что полярную ночь мы перенесли легче, чем это было в прежних экспедициях.

Тип установки для газового освещения, которым мы пользовались, был выработан м-ром Моррисоном, старшим судовым механиком на «Морнинг» во время экспедиции, отправленной на помощь «Дискавери». Единственный недостаток этого способа освещения заключался в том, что аппарат, дававший газ, пришлось устроить в жилом помещении. При ежедневном перезарядке его карбидом, он награждал нас весьма неприятным запахом. Впрочем, мы скоро к этому привыкли, хотя все-таки ежедневно на голову бедного Дэя, который заведовал освещением, сыпались различные нелестные эпитеты. Установка работала все время без-

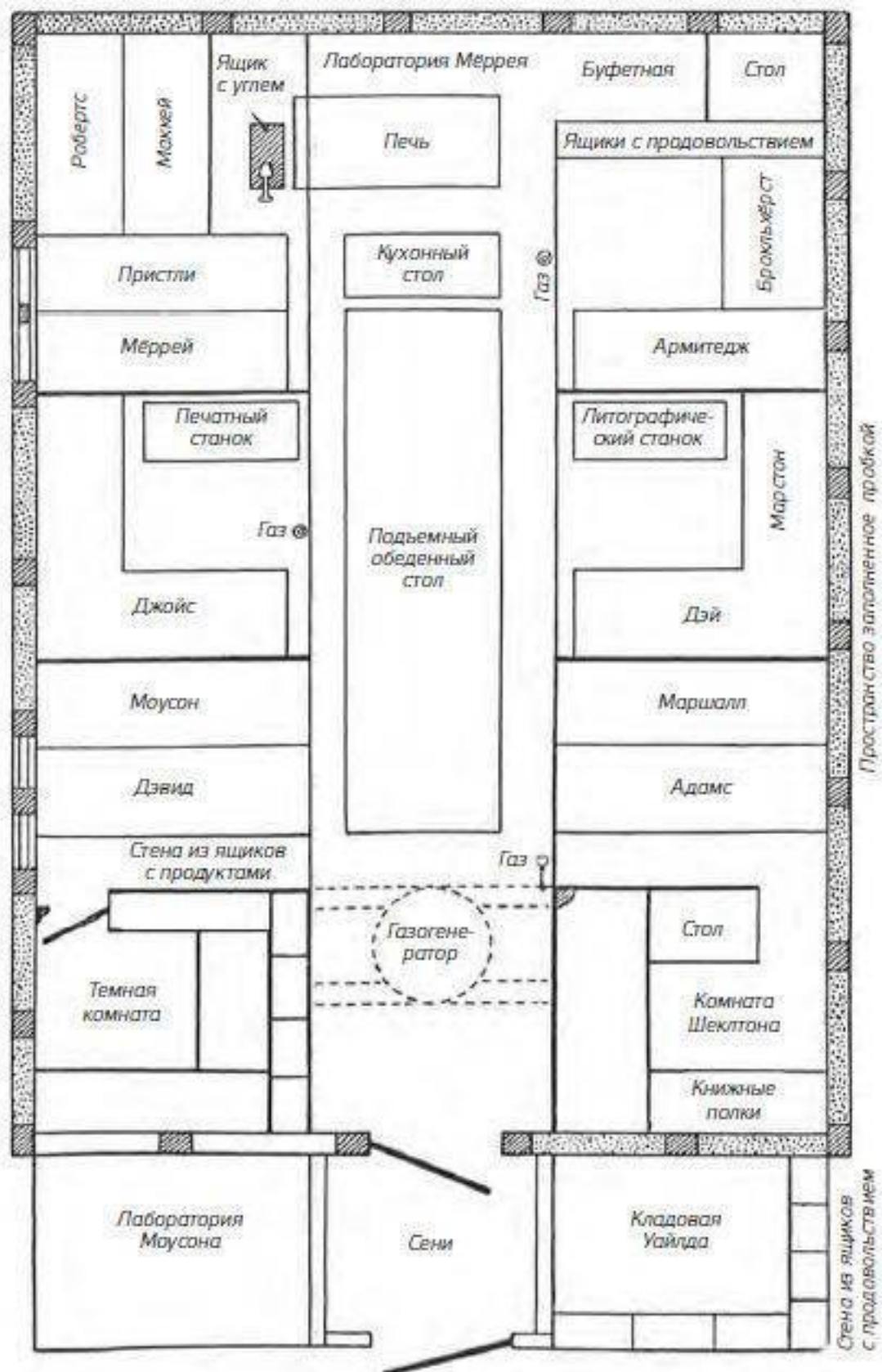


отказно. Газ распределялся из резервуара при помощи гибких стальных трубок, которые обвивались вокруг балок крыши и к которым где нужно подвешивались горелки.

С каждой стороны от одного до другого конца дома был протянут стальной трос на расстоянии 2,1 метра от стены. Поперек от стены к стене также натянули тросы на расстоянии 1,8 метра друг от друга. В местах их пересечения с продольными тросы были связаны. Таким образом, получились границы для отдельных кабинок, а повешенные куски сшитой парусины образовали стены; вход в кабину закрывался одеялом.

Надо сказать, что каждое из этих обиталищ представляло некоторые отличительные особенности меблировки, общего расположения и устройства коек, вот почему о них стоит сказать подробнее. Вопрос этот отнюдь не пустой, как может показаться читателям, ведь в течение долгих зимних месяцев внутренность дома составляла для нас весь обитаемый мир!

Стены расположенной рядом с моей кабинки Адамса и Маршалла были снабжены шкафчиками из фанерных ящиков, в ней царили такая чистота и порядок, что мы именовали ее не иначе как «Парк Лэйн № 1». На ящиках висели марлевые занавески, подвязанные голубыми лентами. Первый же взгляд на книжные полки обнаруживал литературные вкусы хозяев комнатки. В библиотеке Адамса были главным образом книги, касающиеся периода французской революции и времен Наполеона, кроме того, имелось полное собрание сочинений Диккенса. В шкафчиках Маршалла хранились склянки с лекарствами, различные медицинские книги и кое-что из беллетристики. Парусиновая занавеска, отделявшая каморку от следующей, была украшена художественными произведениями Марстона, изобразившего красками портреты Наполеона и Жанны д'Арк в натуральную величину. Адамс и Маршалл проделывали ежедневно гимнастические упражнения по Сандову. Позднее их примеру последовали и другие участники экспедиции, особенно когда из-за темноты и плохой погоды трудно стало заниматься какой-нибудь работой на воздухе. Койки в этой единственной в своем роде кабинке были самые удобные в доме, но для того чтобы приспособить их вечером для сна, требовалось больше времени. Неудобство это компенсировалось тем, что в течение дня здесь имелось свободное пространство. С разрешения владельцев их комната использовалась как врачебный кабинет, аптека и операционная. Койки состояли из двух бамбуков, между которыми была растянута и прикреплена парусина, так что они напоминали собой носилки. Концы, упиравшиеся в стену, покоились на плотно приделанных планках с вырезами; противоположные концы бамбуков помещались на скамейке. На этих койках обитатели кабинки могли спать сладким сном.



### План дома на зимовке

Следующее отделение по той же стороне занимали Марстон и Дэй. Так как первый был художником, а второй вообще мастером на все руки, то, понятно, они особенно постарались

украсить свою каморку. Полочки были обиты бахромой, а фанерные ящики выкрашены коричневой краской. Эта идея была заимствована у владельцев «Парк Лэйн № 1», которые покрасили стены своей кабинки жидкостью Конди. Кабинка Марстона и Дэя именовалась «коньком», вероятно, потому, что их полки напоминали своим видом двускатную крышу. Прочные койки, сделанные из старых ящиков, с матрацем, набитым древесными стружками, покрытые одеялами, представляли собой комфортабельное ложе. Одну из коек можно было во время обеда выдвигать и пользоваться ею вместо стульев. Занавеска, расписанная художником, изображала пылающий камин как воспоминание об утраченной цивилизованной жизни, на верхушке камина красовался букет цветов в вазе. Занавеска, отделявшая эту кабинку от «Парк Лэйн № 1», не нуждалась в особом украшении, так как краски на портрете Жанны д'Арк, а частично на портрете Наполеона проступили сквозь парусину. В этом же отделении помещался литографский станок, на котором печатались иллюстрации к изданной нами на зимовке книге.

Следующую кабинку, по ту же сторону дома занимали Армitedж и Брокльхёрст. Здесь вся меблировка, шкафчики и полочки были весьма примитивны. Мне пришлось прожить в этом помещении два месяца на месте Брокльхёрста, в то время как его после операции уложили в моей комнате. Я соорудил там тогда постель на ящиках из-под керосина, и первое время их запах был не очень приятен, но мало-помалу он выдохся. Дальше за кабинкой Армitedжа и Брокльхёрста находилась буфетная, отгороженная рядом ящиков, образовавших настоящую стену между головами спящих и продовольствием. Буфетная, служившая также пекарней и кладовой, была не слишком обширна – всего 1,8 метра в длину и 0,9 метра в ширину, но нас она вполне удовлетворяла. Второй стеной буфетной служила стена дома, сплошь до начала ската крыши заполненная полками, продолжавшимися и в средней части помещения за печью. Печь помещалась отступя от стены на 120 см. В этом пространстве была отгорожена досками, обитыми парусиной, наша биологическая лаборатория, занимавшая 121×121 см. Недостаток места восполнялся множеством полок по ее стенам, содержавших бесчисленное количество баночек, вскоре наполнившихся биологическими трофеями Мёррея.

Позади плиты, против буфетной, находилась кабинка Маккея и Робертса. Ее главной особенностью был тяжеловесный шкаф, в котором покоились большею частью носки и тому подобные легкие вещи, а единственным тяжелым предметом был граммофон с пластинками. Койки хозяев представляли собою неудачное подражание мебели на «Парк Лэйн № 1», и затруднения, которые пришлось испытать Маккею и Робертсу, прежде чем койками стало можно пользоваться, доставили немало развлечения присутствующим. Я как сейчас вижу перед собой победоносное лицо Маккея, когда он созвал всех полюбоваться своей конструкцией кровати. Обитатели «Парк Лэйн № 1» указывали Маккею, что бамбуки прогнутся под его тяжестью, и концы палок соскочат с подпорок. Не обращая внимания на критически настроенных зрителей, Маккей разделся, залез в спальный мешок и стал распространяться о том, какое это удобное и приятное ложе по сравнению с жесткими досками, на которых он вынужден был спать до сих пор. Робертс тоже жаждал испытать свое ложе, сконструированное по тому же принципу. Ожидания товарищей насладиться зрелищем катастрофы как будто не оправдывались. Все уже разочарованно расходились, как вдруг раздался треск и грохот, сопровождавшийся энергичными словоизвержениями. Ложе Маккея оказалось наполовину на полу, согнутое под самым неудобным углом. Смех и иронические замечания по поводу его умения мастерить кровати были ему нипочем; три раза в эту ночь пытался он закрепить свою кровать, но, в конце концов, махнул на это рукой. Позднее, впрочем, ему все-таки удалось устроить прочные крепления, и с тех пор он спал с комфортом.

## **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.