

Владислав Корякин

ГОНКА ЗА ПОЛЮС

КТО БЫЛ ПЕРВЫМ
НА ЮЖНОМ
ПОЛЮСЕ



Владислав Корякин

ГОНКА ЗА ПОЛЮС

Кто был первым на
Южном полюсе

МОСКВА



ЭКСМО

2012

УДК 910(99)
ББК 26.89
К 70

Корякин В. С.

К 70 Гонка за полюс. Кто был первым на Южном полюсе / Владислав Корякин. — М. : Эксмо, 2012. — 288 с. : ил.

ISBN 978-5-699-54101-0

После покорения Северного полюса в 1908–1909 годах на Земле осталась только одна точка, ради которой многие путешественники готовы отдать были все. Так началось грандиознейшее географическое соревнование XX столетия. Эта книга рассказывает о трех великих полярниках, которые приняли в нем участие. Эрнест Шеклтон, Роберт Скотт и Руал Амундсен. Они были очень разными людьми и по-разному шли к своему полюсу, но дошел только один. Автор книги, известный полярник, историк, анализирует, почему выиграл именно Амундсен и как ему удалось опередить конкурентов.

**УДК 910(99)
ББК 26.89**

Никакая часть настоящего издания ни в каких целях не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, будь то электронные или механические, включая фотокопирование и запись на магнитный носитель, если на это нет письменного разрешения ООО «Издательство «Эксмо».

Научное издание

Корякин Владислав Сергеевич

ГОНКА ЗА ПОЛЮС

КТО БЫЛ ПЕРВЫМ НА ЮЖНОМ ПОЛЮСЕ

Ответственный редактор *В. Обручев*

Ведущий редактор *Н. Максимов*

Дизайн обложки *Н. Биржаков*

В оформлении переплета использовано фото:

Volodymyr Goinyuk / Shutterstock.com

Используется по лицензии от Shutterstock.com

ООО «Издательство «Эксмо»

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Подписано в печать 18.11.2011.

Формат 84×108 1/32. Печать офсетная. Усл. печ. л. 15,12.

Тираж 3100 экз. Заказ № 7279.

Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат».

143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.

www.оаомпк.ru, www.оаомпк.рф тел. (495) 745-84-28, (49638) 20-685

ISBN 978-5-699-54101-0



9 785699 541010 >

ISBN 978-5-699-54101-0

© **Корякин В. С., 2011**

© ООО «Издательство «Эксмо», 2011

Оглавление

Глава 1. Приближение к теме	4
Глава 2. Скотт на берегах ледяного континента	12
Глава 3. Шеклтон на ближних подступах к цели	54
Глава 4. Скотт отправляется навстречу своей гибели	115
Глава 5. Амундсен в роли похитителя приза века	157
Глава 6. А было ли «состязание»?	190
Глава 7. Возвращение Шеклтона	208
Глава 8. Новые времена вокруг Южного полюса	235
Заключение	288

Глава 1

Приближение к теме

*И вела нас сила, превыше земных,
И иначе мы не могли...*

Р. Киплинг

Сила познания вела людей к полюсам планеты, даже если многим это казалось ненужным и совершенно лишним, без чего можно обойтись в обычной повседневности житейских будней. И тем не менее даже теперь, когда оба полюса планеты, Северный и Южный, давно достигнуты, находятся чудачки, готовые к ним отправляться снова и снова, подтверждения чему легко найти на страницах прессы или на экранах телевизоров, не говоря об Интернете. Несомненно, оба полюса обладали странной притягательностью на протяжении столетий, хотя и по-разному.

Действительно, проблема Северного полюса впервые обозначилась, когда английский моряк Роберт Торн в эпоху Великих географических открытий в самом начале XVI века предложил плыть к берегам Индии через верхушку планеты, поскольку иные пути были надежно перекрыты базами конкурентов — испанцев и португальцев, успевших на них закрепиться раньше. Об этом плавание в 1527 году почти ничего неизвестно, кроме того, что оно проходило в водах между Гренландией и Ньюфаундлендом. По отрывочным и неподтвержденным сведениям, из двух судов одно пропало без вести, а другое благополучно вернулось, хотя, разумеется, безрезультатно.

В том же духе происходили походы русского военного моряка В. Я. Чичагова в водах Шпицбергена в 1765 и 1766 годах, когда он все же достиг $80^{\circ} 30'$ с.ш. Если вспомнить, что до Северного полюса наши моряки добрались только в 1978 году на атомном ледоколе «Арктика», то попытки такого похода с точки зрения возможностей парусников былых эпох выглядят безнадежными.

Интерес к Северному полюсу возродился во второй половине XIX века в связи с проблемой открытого полярного моря в высоких широтах. Повод для этого интереса возник из-за так называемой Сибирской полыньи, обнаруженной еще в начале XIX века нашими промысловиками и моряками севернее Новосибирских островов. Однако возможности этих ограниченных участков открытой воды для плавания к Северному полюсу быстро оказались исчерпанными. Теперь полярных исследователей полюс интересовал не с точки зрения морских путей, а больше ради ликвидации «белых пятен» на карте Арктики и открытия новых земель. С установлением пределов суши в Северном Ледовитом океане основным средством достижения полюса становилась собачья упряжка, обеспечивавшая при наличии складов с продовольствием походы по дрейфующему льду на значительные расстояния.

Так или иначе, Северный полюс был достигнут именно на собачьих упряжках при активной помощи эскимосов с разницей в год американцами — сначала Фредериком Альбертом Куком в 1908, а затем Робертом Эдвином Пири в 1909 годах. Причем это событие вызвало бурную реакцию мировой общественности с заметным скандальным оттенком, поскольку оба полярника не смогли представить отчетливых доказательств своего пребывания на полюсе, понятных не только ученым, но и читателям газет. Точнее,

они были у одного из претендентов, но это стало понятно спустя почти сорок лет. Таким оказался финал длительной истории покорения Северного полюса. Вся эта информация приведена для того, чтобы читатель в полной мере мог оценить, насколько события на противоположной стороне Земли по многим причинам развивались совершенно иначе.

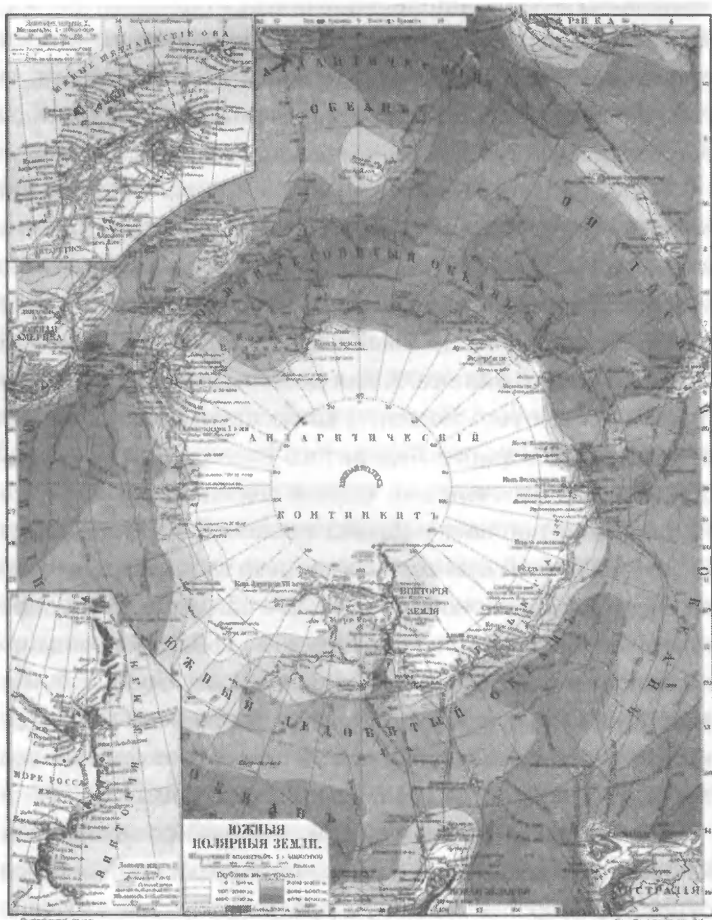
История достижения Южного полюса существенно короче. Ведь даже сама Антарктида была открыта нашими моряками Фаддеем Фаддеевичем Беллинсгаузеном и Михаилом Петровичем Лазаревым только в конце января 1820 года, значительно позже тех времен, когда россияне познакомились с белыми просторами Арктики. Затем эстафета открытий в Антарктиде была подхвачена представителями ведущих морских держав: французской экспедицией Жюлья Дюмон-Дюрвиля в 1837–1840, британской Джеймса Росса 1839–1843 и американской Чарльза Уилкса в 1838–1843 годах. В основном их усилиями стали понятны в первом приближении размеры самого материка, хотя многое в изучении очертаний ледяного побережья осталось на долю позднейших исследователей Антарктиды. При этом оказалось, что моря Росса и Уэдделла (открытого в 1823 году английским китобоем Джеймсом Уэделлом) глубоко вторгаются в глубь материка, что в перспективе при высадке на берег позволяло максимально приблизиться к полюсу — и это во многом определило развитие событий, детально описанных ниже. Одновременно с очертаниями былой *Terra Australis Incognita* (как на древних картах именовалась еще неизвестная человечеству Антарктида) возникала новая проблема — считать ли, например, великий ледяной барьер Росса (сегодня известный как одноименный шельфовый ледник) сушей или морским образованием и, соответственно, как изображать его на картах?

Достигнутый к тому времени прогресс в постижении тайн ледяного материка показан на карте начала XX века вместе с первыми исследовательскими маршрутами. Даже неискушенному в географии полярных территорий нынешнему читателю очертания Антарктиды в соответствии с представлениями того времени покажутся непривычными, не говоря о девственной белизне в центре самой Антарктиды, тогда еще недоступном человеческому взгляду.

Только в 1895 году норвежец Карстен Борхгревинк высадился на ледяные берега, а затем в 1899–1900 годах он же впервые перезимовал на самом континенте на мысе Адер около входа в море Росса. Прошло всего 11 лет, и другой норвежец по имени Руаль Амундсен дошел до самого Южного полюса. А для достижения Северного полюса, считая с того момента, когда люди познакомились с берегами Северного Ледовитого океана, потребовалось фактически тысячелетие. Спустя месяц после Амундсена на Южном полюсе побывал также англичанин Роберт Скотт, погибший при возвращении со своим отрядом уже на подходах к зимовочной базе. Его обнаруженный дневник не только позволил восстановить события похода, но подтвердил факт пребывания на полюсе Амундсена. Без дневника Скотта тому, возможно, пришлось бы еще доказывать результат своей экспедиции, как это произошло с обоими американцами на Северном полюсе.

Драматизм событий в антарктической полюсной гонке пришелся тем самым на короткий временной отрезок, отчего приобрел в глазах ученых и читателей в высшей степени напряженный характер. Но исследователи едва поспевали за освоением новой информации, нередко рушившей привычные научные построения и выявленные природные связи, тогда как обывателя в большинстве

стран волновала иная проблема — кто первый для удовлетворения собственной национальной гордыни ступит на неизвестные берега и достигнет самого полюса.



Карта Антарктиды 1902-1903 гг.

Благодаря мировой прессе, усиленно эксплуатировавшей эту тематику, читатели газет воспринимали события

вокруг Южного полюса с особым напряженным ожиданием, гораздо более сильным, чем на самых известных скачках или на королевской регате, поскольку речь шла о демонстрации национального престижа и удовлетворении тщеславия — чувствах, нередко подменявших элементарный здравый смысл. По этим причинам события на Южном полюсе захватили широкие общественные круги от рядовых читателей газет до царствующих особ. Даже обитатели литературного олимпа мирового уровня (достаточно назвать имена Стефана Цвейга, Леона Фейхтвангера, Владимира Набокова, в нашей стране Бориса Лавренёва — здесь перечислены далеко не все), оценив степень драматизма этих исторических событий, не смогли удержаться, чтобы не выразить своего отношения к происходящему. Достижение Южного полюса из чисто научного факта превратилось в общественное свершение мирового значения с огромной духовной составляющей — столетие назад подобное воспринимали как испытание пределов человеческих возможностей. Но все оказалось гораздо сложнее, так как помимо массы новейшей научной информации события на полюсе наглядно продемонстрировали проблему нравственного выбора, способности участников предпочесть личный успех чему-то более значительному в системе человеческих отношений.

Действительно, споры и дискуссии о выборе участников экспедиций продолжаются до сих пор, что нетрудно проследить по публикациям разных лет. Определенно, в делах и отношениях героев настоящей книги присутствуют не только их характеры и жизненный поиск, но и нравственная позиция. Разумеется, в такой обстановке в целом ряде случаев они не могли избежать столкновений, частично описанных ниже. Однако все они были исследо-

вателями, чей вклад в историю географических открытий остается непревзойденным, хотя границу между их научной деятельностью и общественной ролью провести можно далеко не всегда. Интереснее другое: как журналисты, выступая в роли историков, нередко отдают предпочтение в своих выводах заявкам конкурентов. Так, у авторов солидных изданий «Скотт и Амундсен» (Роланд Хантфорд, 1979) и «Люди Скотта» (Дэвид Томпсон, 1977) эта позиция проявилась настолько отчетливо, что вызвала протест руководства Полярного института имени Скотта в Кембридже (Англия). В свою очередь норвежский автор Коре Холта в повести «Состязание», опубликованной на русском языке в 1987 году издательством «Физкультура и спорт», расточая комплименты в адрес Скотта, одновременно сурово оценивает многие свершения своего земляка Амундсена. Разумеется, точка зрения ученых-полярников на историю достижения Южного полюса существенно иная.

Действительно, первоначально главным для них было проникновение вглубь «белых пятен» на карте мира, обозначающих неизвестные пространства. Результаты исследований этих экспедиций впервые позволили оценить природу южного материка и как единого целого, и с выделением особенностей Западной и Восточной Антарктиды, которые по своему рельефу оказались очень разными, что требовало объяснения и предоставило ученым много работы.

Тогда же возникла в научной среде гипотеза о существовании пролива, соединяющего моря Росса и Уэдделла через район Южного полюса. Таким образом, достижение полюса менее всего носило характер спортивного первенства. Изначально задача была вызвана необходимостью ликвидации «белого пятна» на карте Антарктиды, где тогда находился целый узел проблем в познании природы ледяного матери-

ка. В наше время происходящее на полюсе интересует ученых с точки зрения глобальных климатических процессов, с чем связана организация наблюдательных пунктов как на Южном полюсе в виде постоянно действующей научной станции, так и вблизи Северного на дрейфующем льду.

Поскольку достижение Южного полюса связано с преодолением длительных и протяженных маршрутов, автор — в значительной мере на собственном полярном опыте — составил свои оценки и отношение к участникам первых экспедиций и их достижениям на основе двух факторов. Во-первых, все события маршрутов привязывались к трем характерным типам антарктической местности: шельфовым ледникам, ледникам сквозных долин в Трансантарктических горах и, наконец, к приполюсному ледниковому плато. Во-вторых, особое значение для понимания событий имела методика графиков самих полюсных маршрутов, использованная автором ранее в работах «Причина гибели экспедиции Скотта» («Природа», 1987, № 10) и в предисловии к книге Черри-Гаррада «Самое ужасное путешествие» (Гидрометеиздат, 2001).

На этом фоне национальное первенство в достижении Южного полюса, факт которого все же не следует отрицать, имело второстепенное значение, хотя и усиленно муссировалось мировой прессой. Вспоминая все, что связано с историей обретения обоих полюсов планеты, отчетливо можно увидеть, как вокруг достижения Южного полюса переплелись научные, общественные, национальные, личные и многие другие события своего времени, о чем и повествует настоящая книга.

За мной, читатель, в ледяные просторы Антарктиды, и да сохранится твой интерес и терпение до ее последних страниц!

Глава 2

Скотт на берегах ледяного континента

*Но цель манила, мы пустились вплавь,
Нас не смутила вероятность бури.
Так надо поступать им и теперь,
Нужна решимость и готовность
к жертвам.*

У. Шекспир

Предыстория экспедиции под начальством английского военного моряка Роберта Фалкона Скотта такова. В 1893 году один из активных участников экспедиции на фрегате «Челленджер» (от которой, кстати, ведет свои истоки современная океанография) Джон Муррей опубликовал работу «Возрождение исследований в Антарктике», где изложил ближайшие задачи по изучению шестого континента, представлявшего собой, по сути, сплошное белое пятно на карте мира. Идею подхватил президент Королевского географического общества Клемент Маркхэм (1830–1916), бывший военный моряк, принимавший активное участие в экспедиции Джорджа Нэрса в 1875–1876 годах к Северному полюсу и, таким образом, имевший полярный опыт. Работа Маркхэма, в которой он развивал идею исследований на противоположной от Северного полюса стороне планеты, носила характерный заголовок «Исследования Антарктики. Призыв к органи-

зации национальной экспедиции». Замысел совпал с рекомендациями VI Международного географического конгресса, состоявшегося в 1895 году в Берлине и имевшего целью расширить антарктические исследования.

Отметим, что помимо Британской национальной антарктической экспедиции 1901–1904 годов на берегах ледяного континента работали немецкая экспедиция Эриха фон Дрыгальского на Земле Вильгельма II (1901–1903), шведская экспедиция Отто Норденшельда у восточного побережья Антарктического полуострова (1902–1903), французская экспедиция Жана-Батиста Шарко у западных берегов того же полуострова, (1903–1905) и шотландская экспедиция Уильяма Спирса Брюса в море Уэдделла (1903–1904).

Для Маркхэма поддержка роли британского флота в географических исследованиях являлась отражением старинных традиций его страны, с одной стороны. С другой — на рубеже XIX и XX веков он был озабочен организацией официальной британской экспедиции, поскольку первая зимовочная экспедиция Борхгревинка лишь формально считалась английской. Она снаряжалась, хотя и на английские деньги, на норвежском судне и при участии скандинавов, сыгравших в ней ведущую роль.

Разумеется, проблема финансирования оставалась актуальной и для предприятия, за которое ратовал Маркхэм. Первоначальная сумма в 5000 фунтов стерлингов была предоставлена Королевским географическим обществом по предложению его президента. Столько же дал газетный магнат Альфред Хармсуорт. Королевское общество (Академия наук) расщедрилось на 1000 фунтов стерлингов. Будущее Британской национальной экспедиции окончательно определилось взносом богатого

лондонского бизнесмена Ллевелина Лонгстафа в размере 25 000 фунтов и правительственной гарантией на 45 000, помимо целого ряда пожертвований от частных лиц. Сыграл свою роль и патронаж королевской семьи, а также неожиданное политическое противостояние. В Берлине Рейхстаг выделил на антарктические исследования соизмеримую сумму, что на берегах гордого Альбиона оценили как политический вызов. Теперь у Маркхэма хватило средств не только на покупку снаряжения, запасов продовольствия, но и для строительства специального научного судна.



Сэр Клемент Маркхэм

Вплотную встал вопрос о персонале экспедиции, в первую очередь о руководителе. Среди возможных кандида-

тов Маркхэм еще раньше обратил внимание на капитана 2-го ранга Роберта Фалкона Скотта, с которым познакомился в 1887 году во время шлюпочных гонок практикантов на должность будущих морских офицеров на одной из английских баз в бассейне Карибского моря. Тогда Маркхэм отметил интеллект и знания молодого моряка и его умение держаться. Вторая их встреча состоялась в 1897 году в походе Эскадры Канала к берегам Испании. Теперь лейтенант-торпедист произвел на старого моряка впечатление еще и своими офицерскими качествами. В очередной раз президент Королевского географического общества увидел Скотта в Лондоне 5 июня 1899 года, когда финансирование экспедиции уже было решенным делом. Правда, протеже Маркхэма не имел опыта работы в полярных условиях, но любой полярник проходит через этот этап. Биографы отмечают, как за традиционным английским чаем Скотт, оценив обстановку, сам предложил свои услуги. Спустя неделю Маркхэм рекомендовал его в качестве руководителя предстоящего похода, хотя первоначально такое предложение не вызвало энтузиазма в особом комитете по организации экспедиции.

Дело в том, что одна половина комитета состояла из представителей Географического общества, а другая из Королевского общества, по-нашему — Академии наук. Это собрание ученых полагало, что исследовательскую экспедицию должен возглавлять человек от науки. На примете у них был профессор Мельбурнского университета, геолог по специальности, Джон Уолтер Грегори, которого такое предложение вполне устраивало. Однако Маркхэм со Скоттом проводили точку зрения представителей Королевского флота, настаивавших на необходимости воинской субординации и единоначалия в этой оторванной от

цивилизованного мира экспедиции, и к тому были веские основания. В конце концов кандидатура Грегори отпала, тем более что сам он полагал так: «научные исследования не совпадают с морскими приключениями».



Роберт Скотт, 1909–1910 гг.

Подобные противоречия на стадии формирования экспедиции не могли не отразиться на ее целях и задачах. В составленной наспех инструкции для Скотта целью исследований значилось «а) изучение природных условий в той части южной полярной суши, где будет проходить ваша деятельность; б) производство магнитных исследований южнее 40-й параллели, а также метеорологических, океанографических, геологических, биологических и физических исследований». Тем самым будущих исследователей настраивали на ликвидацию очередных «белых пятен» с последующим переходом к характеристике природного процесса, как предписывалось рекомендациями IV Международного географического конгресса.

Инструкция предоставляла инициативу самим научным работникам, от которых, таким образом, и зависели результаты экспедиции, определявшиеся подбором ученых. В тексте документа нигде не фигурировал Южный полюс, хотя неоднократно присутствовала фраза о «максимальном продвижении на юг». Смысл ее в целом понятен: «постарайтесь насколько получится», тем более что в условиях неизвестности требовать большего было невозможно.

В соответствии с перечисленными целями и задачами экспедиции формировался ее научный состав, во главе которого стоял врач, геолог и ботаник Кётлиц, имевший опыт работы на Земле Франца-Иосифа в 1894–1897 годах в экспедиции Фредерика Джексона. В экспедицию Скотта его включили по настоянию финансиста Хармсуорта, снаряжавшего пять лет назад Джексона. Еще один врач, Эдуард Уилсон, собирался изучать пингвинов и других представителей животного мира Антарктиды. Геолог Феррар и гидробиолог Ходжсон, как и ученый и путешественник Луис Берначчи, были специалистами своего дела. Кроме того, предполагалось участие в научных наблюдениях многих моряков, включая самого Скотта. Лейтенант Альберт Эрмитедж (получивший полярный опыт в экспедиции Джексона на Земле Франца-Иосифа и зачисленный в экспедицию Скотта тоже по рекомендации Хармсуорта) даже особо оговорил себе определенное количество собак для самостоятельных маршрутов. Маркхэм и Скотт в октябре 1900 года совершили поездку в Норвегию, чтобы проконсультироваться с Нансенем для выбора наземного транспорта — норвежец настоятельно советовал им пользоваться собачьими упряжками. Собак, числом 23, закупили в России и через Владивосток отправили в Новую

Зеландию. Скотт совмещал должности руководителя экспедиции и капитана «Дискавери», тогда как вахтенными начальниками были лейтенанты Ройдс, Эрмитедж и Шеклтон. Из рядового состава экспедиции читателю следует обратить внимание на имена Фрэнка Уайлда (старшего стюарда), механика Лэшли и старшины Эдгара Эванса (инструктора физподготовки на флоте), сыгравших особую роль в описанных ниже событиях. Общая численность экипажа и научного состава при отправлении к берегам Антарктиды достигла 47 человек.

Для экспедиции впервые в истории антарктических исследований было выстроено специальное судно «Дискавери» водоизмещением 736 тонн, имевшее парусное вооружение трехмачтового барка, усиленный деревянный корпус толщиной до 66 см и машину мощностью 90 л. с., позволявшую выдерживать ход в 8 узлов. С учетом опыта «Фрама» была предусмотрена защита винта и рулевого устройства. Предполагалась даже рекогносцировка местности с помощью воздушного шара, для чего три моряка прошли специальную подготовку.

«Дискавери» покинул английские воды 6 августа 1901 года, до последнего момента занимаясь устранением девиации (отклонение стрелки компаса под влиянием находящихся вблизи больших масс железа, а также электромагнитных полей) на знаменитом Спитхедском рейде. Через Мадейру, Тринидад и Кейптаун судно прибыло в конце ноября в Литлтон, что в Новой Зеландии, а затем для дозагрузки зашло в Порт-Чалмерс, где на борт приняли уголь, собак и живое продовольствие — 45 голов овец. 24 декабря «Дискавери» вступил в антарктические воды. 8 января 1902 года экспедиция посетила зимовку Борхгревинка на мысе Адер.

Начало плавания «Дискавери» в море Росса повторяло маршруты Джеймса Кларка Росса в 1841 и Карстена Борхгревинга в 1900 годах. Преодолев пояс плавучих льдов в первой декаде января 1902 года, судно от мыса Адер мимо Земли Виктории направилось к вулканам Террор и Эребус, от которых был взят курс на восток вдоль обрывов ледяного барьера Росса, так в те времена англичане называли шельфовый ледник. В ходе этого плавания установили, что по сравнению с наблюдениями Росса кромка необычного ледника отступила к югу на 20–30 миль. Достигнув 130° в. д. за окончанием ледяного барьера, участники плавания увидели неизвестную горную страну и назвали ее Землей Эдуарда VII.

Отсюда судно легло на обратный курс к Китовой бухте в поисках подходящего места для высадки. Пришвартовавшись к низкому обрыву, выгрузили на ледник оборудование для подъема аэростата на высоту до 200 м. Открывшаяся картина беспредельной волнистой равнины обещала наилучший путь к югу, о чем раньше задумывался еще Борхгревинк.

Ровная заснеженная поверхность шельфового ледника тянулась на юг, сливаясь с дымкой у далекого небосвода, и у большинства из тех, кто видел ее, не возникло сомнений в морском происхождении этой непонятной гигантской ледяной плиты. Поэтому в дальнейших научных отчетах скальные выходы посреди ледниковой поверхности именовались островами, а возникшие на контакте с горами изгибы в очертаниях льда получали названия бухт и заливов, что нашло отражение в лоции, включая ее русский перевод во время подготовки к 1-й Советской антарктической экспедиции более полувека спустя. Между тем открывшаяся картина настроила лейтенанта Реджиналь-

да Скелтона на особый лад, и он отметил на страницах дневника: «У меня возникла идея о машине на жидком горючем... Я верю, что можно одолеть это пространство, если оно останется таким же вплоть до полюса».

Скелтон, разумеется, сделал последнюю оговорку не случайно: между шельфовым ледником Росса и полюсом располагались высокие горные цепи с ледниками, о существовании которых он не мог знать. При этом участники событий, видимо, обсуждали и другие варианты с транспортом. Известно, что Эрмитедж предлагал использовать пони по опыту экспедиции Джексона на Земле Франца-Иосифа, не учитывая, правда, масштаба самого оледенения и протяженности предстоящих маршрутов.

6 февраля «Дискавери» снова был у подножья вулканов Террор и Эребус, обнаружив, что они находятся на острове Росса. Здесь у мыса Эрмитедж судно встало на зимовку в месте с координатами $77^{\circ} 49'$ ю. ш. и 165° в. д. На берегу на случай гибели «Дискавери» построили дом. К счастью, эта предосторожность оказалась излишней. Прежде чем приступить к зимовке, Скотт постарался извлечь максимальную пользу из оставшегося времени до наступления полярной ночи в попытках набраться маршрутного опыта.

Степень готовности оказалась минимальной, как об этом свидетельствует сам Скотт: «Должен признаться, сани с навьюченной на них поклажей имели такой вид, что в дальнейшем на них было стыдно смотреть. Примерно то же самое можно было сказать об одежде тех, кто отправлялся в санный поход. Но в то время мы оставались сами ужасающе невежественными: не знали, сколько брать с собой продовольствия и какое именно, как готовить на наших печах и как разбивать палатки. Наш осенний сан-

ный поход пришел к концу, дав мне немало пищи для размышления. Так или иначе, все наши вылазки оказались неудачными, труды наши — безрезультатными. Ошибки были очевидны: провиант, одежда и все прочее никуда не годны, так же, как и вся система... До наступления весны ее надо полностью реорганизовать, и обнадеживала мысль о том, что впереди долгая зима и у нас хватит на это времени». Однако плата за приобретение полярного опыта оказалась суровой — в одной из мартовских вылазок с обледеневшего склона порывом ветра сбросило в океан матроса Винса, и его тело так и не было обнаружено.

Не считая этого, в целом зимовка прошла достаточно благополучно. Занимаясь подготовкой к будущим маршрутам, Скотт сам не подозревал, как оказался объектом наблюдения своих подчиненных. Берначчи с уровня своего предшествующего опыта так охарактеризовал состояние начальника: «Он умел работать много, быстро и четко, но иногда становился ленив и молчалив, погружался в созерцание... Он определенно бывал раздражителен и нетерпелив... По натуре честный и правдивый, он был склонен думать о людях так, как они думали о себе сами, и потому иногда ошибался в своих оценках. <...> Одной из его слабостей была склонность к горячим симпатиям и антипатиям. Он терпеть не мог изворотливых, хвастливых и пустых людей, сам же был совершенно свободен от лицемерия и снобизма. Пустомели, а также люди претенциозные и напыщенные утомляли его».

Разумеется, монотонность зимовки сказалась на многих, и поэтому с наступлением светлого времени и более-менее благоприятной погоды люди захотели перемен, которые им сулила маршрутная деятельность. Сохранив силы, участники экспедиции за зиму не приобрели марш-

рутного опыта. Поэтому первая же ночевка в палатке в середине сентября завершилась полным конфузом. В начавшейся пурге Скотт каким-то образом оказался в спальном мешке за пределами плохо установленной палатки, у которой участники маршрута не догадались надежно завалить снегом полы. Выяснился и другой недостаток: пол в ней не представлял единого целого с остальными частями палатки. Так или иначе, Скотту удалось вернуться внутрь при температуре в -50°C , а затем им втроем с Барном и Шеклтоном пришлось удерживать руками вырывающуюся под ветром ткань, чтобы как-то защитить себя от свирепой непогоды. Разумеется, когда пурга закончилось, не было и речи о продолжении маршрута — пришлось возвращаться к судну, чтобы ликвидировать последствия приключения.

Пережитое не стало для Скотта поводом отказаться от подобных рекогносцировок, и уже 24 сентября он снова отправился на юг с Шеклтоном и боцманом Федером для организации продовольственного склада, первого из ряда других для запланированного похода в южном направлении. Склад был оборудован в 85 милях южнее от зимующего судна у подножия скалы Мина-Блаф, где оставили все необходимое для отряда из трех человек на полтора месяца и 150 фунтов корма для собак. На обратном пути отряд Скотта каким-то образом оказался в зоне трещин на шельфовом леднике — и это стало еще одним уроком на будущее.

Вернувшись 31 октября на «Дискавери», Скотт получил самые неутешительные вести от своего старпома Эрмitedжа, также возвратившегося из рекогносцировки в горах Земли Виктории. В его отряде у трех человек — геолога Феррара и двух моряков — обнаружились отчет-

ливые признаки цинги, подтвержденные обоими экспедиционными врачами. Причину случившегося Эрмitedж видел в том, что Скотт «слишком доверял нашим мясным консервам... К тому же он чувствовал сентиментальное отвращение к забою тюленей в количестве, необходимом нам на зиму. Напрасно я и Кёглиц уговаривали его отдать соответствующий приказ, указывая, что убить сто ради сохранения нашего здоровья и нормального хода экспедиции ничуть не хуже, чем убить одного». Жизнь диктует свои суровые законы, а для условий Антарктиды они особенно суровы — и с ними Скотт порой позволял себе не считаться. Во всяком случае, мясо тюленей после тревоги, поднятой Эрмitedжем, вошло в ежедневный рацион и вскоре уберегло участников экспедиции от заболеваний подобного рода.

Главным маршрутом, во многом определившим дальнейшее развитие событий, стал начавшийся 2 ноября 1902 года поход Скотта, Уилсона и Шеклтона на юг от зимующего судна вдоль полосы гор для определения южной границы шельфового ледника Росса и Земли Виктории. Для этого пришлось использовать всех уцелевших за зиму собак — осталось всего 19 животных. Определенно, англичане не умели пользоваться упряжками, распределив тягловую силу по четырем нартам, которым на протяжении нескольких дней помогали люди. Это было сделано с согласия Эрмitedжа, отказавшегося от прежней договоренности об использовании собак, признав приоритет задачи Скотта в сравнении с собственными интересами на Земле Виктории.

Все тот же горный пейзаж по правую руку, каким он выглядел из залива Мак-Мёрдо и с острова Росса, сопровождал рекогносцировочный отряд из трех человек прак-

тически на протяжении всего маршрута и одновременно служил неплохим ориентиром. С одной стороны, он помогал выдерживать нужное направление на местности, лишенной других приметных объектов, с другой — позволял определять засечками наиболее выдающиеся вершины в качестве основы для будущих съемок на Земле Виктории.

10 ноября маршрутная группа миновала склад «А» у утеса Мина-Блаф, а еще спустя три дня ею был побит их собственный рекорд в продвижении на юг, что Скотт отметил в дневнике: «Мы уже зашли на юг дальше, чем кто-либо из нас. Каждый шаг вперед — новая победа над неведомым. С верой в себя, в наше снаряжение и в нашу собачью упряжку мы радостно смотрим вперед».

25 ноября Скотт и его спутники Уилсон и Шеклтон пересекли 80° ю. ш., что в дневнике отмечено следующим образом: «На всех наших картах Антарктики за восьмидесятой параллелью нарисован простой белый круг... Мы всегда стремились проникнуть вглубь этого пространства, и теперь, когда добились своего, оно перестанет быть белым пятном; это вознаграждает нас за многие лишения».

К 3 декабря маршрутный отряд значительно приблизился к горам, но протяженность дневных переходов упала до четырех миль из-за плохого состояния упряжных собак. Одновременно пришлось экономить керосин для приготовления горячей пищи — днем ограничивались холодной тюлениной, сахаром и галетами. Трудности редко приходят в одиночку. В один из дней оголодавший пес, добравшись до запасов тюленьего мяса, сожрал его столько, что хватило бы на неделю пути. Каждый отдельный неблагоприятный случай сам по себе не был фатальным, но их совокупность заставляла задумываться о перспективах

и менять планы. В частности, склад «Б» заложили вблизи бухты Барна, немного не добравшись до 81° ю. ш. Гибель первой собаки, произошедшая вскорости после этого, по словам Скотта, «положила предел нашим надеждам на достижение более высоких широт, чем мы могли бы», хотя 16 декабря отряд оказался на 80° 30' ю. ш. Теперь оставалось провианта на месяц и немного корма для собак. Вскоре животные начали падать одно за другим, отправляясь в желудки своих товарищей по упряжке, что Скотт отметил в дневнике: «Должен признаться, что не принимал личного участия в убийстве. Очень стыжусь своей моральной трусости, прекрасно зная, что моим спутникам все это столь же отвратительно, как и мне. Эту ужасную обязанность выполнял Уилсон — и вначале, так как считалось, что он с нею справится лучше других, и в дальнейшем... Я очутился в незавидном положении человека, который позволяет другому выполнять за него грязную работу». Несомненно, такая деликатность делает честь самому Скотту, но явно не соответствует сложившейся ситуации. Теперь в условиях жестокой действительности ему предстояло выбирать между задачей маршрута — и жизнями своих подчиненных, а также собак, от которых зависело многое. Это так непохоже на современные реалии, что нередко ставит в тупик читателей, далеких от проблем Антарктиды столетней давности.

Сложности с транспортом также отразились на рационе участников маршрута, который теперь сократился примерно до 600 граммов в сутки. Завтрак состоял из разогретого пеммикана с галетами и чая. По английской традиции делался и второй завтрак: небольшая порция тюленьего мяса, галета и десяток кусков сахара. Самым желанным, несомненно, был не то обед, не то ужин —

во-первых, горячий, а во-вторых, он на короткое время давал ощущение сытости, которое доставляла неполная кружка разогретого пеммикана с галетами и какао. Забравшись в спальные мешки, люди стремились скорее заснуть, ибо чувство голода возвращалось через полчаса. Последние числа декабря, когда они пересекли 82° ю. ш., оказались решающими для предприятия. Накануне возвращения можно было позволить себе роскошь и набить желудок поплотнее, тем более что наступало Рождество. По такому случаю 25 декабря после пробуждения каждый получил по полной кружке тюленьей печени с пеммиканом и беконом, и даже ложку джема. Столь же обильным оказался и второй завтрак. На ужин каждому досталась двойная порция супа из пеммикана с галетами (это помимо какао!) и по куску застарелого пудинга с изюмом. В любом офицерском собрании или в кают-компании подобное меню вызвало бы, наверное, серьезные претензии к артельщику, но в морозных просторах Антарктиды под ударами беспощадного ветра у участников уединенного пиршества были свои представления о комфорте и смысле карьеры морского офицера, требовавшей, как известно, преодоления разнообразных жизненных обстоятельств. Сложнее всех на этом торжестве приходилось, по-видимому, Уилсону, отметившему у своих спутников признаки цинги. Особую тревогу ему внушал Шеклтон. Скотта же, скорее всего, больше беспокоило состояние собак.

Зато какие пейзажи, недоступные обычному смертному, окружали их! К западу на расстоянии примерно десяти миль высились громады гор на Земле Виктории, где выделялась величественная вершина, названная в честь Лонгстаффа, благодаря которому в значительной мере

состоялась и экспедиция на «Дискавери», и сам поход за 80° ю. ш.



Новая горная страна

Между тем реальные возможности похода были практически исчерпаны, и снежная слепота, поразившая Уилсона, только лишний раз напомнила об этом. На следующее утро он пошел рядом с санями, временами помогая тащить их. Ночью на юге обозначился очередной двуглавый ориентир («Даже в такой гористой местности он казался гигантом среди пигмеев», — записал Скотт), названный в честь Маркхэма — на современных картах он имеет высотную отметку 4351 м. В состоянии крайнего истощения, с больными собаками отряд Скотта буквально дотащился до 82° 17" ю. ш., куда маршрутная группа прибыла 30 декабря. В наиболее плохом состоянии оказался Шеклтон, у которого все отчетливей проявлялись признаки цинги. Подвели упряжные собаки, среди которых начался падеж, то ли из-за возникшей инфекции, то ли из-за недостаточного питания сушеной рыбой.

Животные продолжали погибать одно за другим и на обратном пути. В конце концов собак пришлось отпрячь, и их место заняли люди. Используя попутный ветер, они установили на санях самодельную мачту с импровизированным парусом, который оказался весьма полезным. Это событие в дневнике Скотта было отражено достойным образом с некоторой долей облегчения: «Не нужно больше подбадривать собак и впрягаться в сани вместе с ними, не нужно кричать и орать сзади, распутывать запутавшуюся упряжь. Не приходится больше прибегать к кнуту, чтобы стронуть сани с места. Весь день мы продвигались вперед с единственной целью пройти побольше миль без посторонней помощи. Право же, десять таких дней лучше одного из тех, когда приходилось подгонять упряжку измученных собак. Впервые мы получили возможность свободно разговаривать на переходе, а потому время пошло гораздо быстрее».

Тем не менее путь к складу «В» занял почти две недели, причем на подходах к нему видимость ухудшилась из-за усилившейся поземки, в то время когда продовольственный мешок уже опустел. Тем не менее Скотт, используя ослабление в метели, успел разглядеть флаг на складе. В тот день 13 января люди получили возможность вволю отъесться, что само по себе в той обстановке оказалось чрезвычайным событием. При этом из-за ухудшавшегося состояния Шеклтона надо было спешить. Ради этого пришлось забить двух оставшихся собак. «...Конец нашей собачьей упряжки, таков ее трагический финал. Мне трудно писать об этом», — отметил Скотт.

К этому времени Шеклтону пришлось освободить от участия в установке лагеря и от помощи в перетаскивании саней. Он мог только самостоятельно двигаться, периоди-

чески сообщая своим товарищам о необходимости отдыха. Скотт всячески настаивал, чтобы больной не проявлял излишней бодрости, пытаясь скрыть свое состояние. Время от времени приходилось даже везти его на санях. Чтобы противостоять цинге, несколько увеличили порцию тюленьего мяса. Тем не менее с каждым днем шествие изнуренных до предела людей все чаще напоминало путь к эшафоту.

Иногда им везло. С 20 января попутный ветер усилился, что сразу отразилось на темпах движения, и это вновь зафиксировал дневник Скотта: «Кажется, фортуна решила нам улыбнуться». С учетом таких обстоятельств, а также приближения к очередному складу у утеса Мина-Блаф Скотт решил не ограничивать людей в пище и пустил по кругу жестянку с галетами, что было встречено радостными возгласами. Все чаще попадались признаки близости к зимовке: 24 января они увидели вдаль Мину-Блаф, сутки спустя дымок Эребуса, а 26 января наткнулись на следы отряда Барна, проводившего съемки местности. Когда они достигли склада у Мины-Блаф 28 января, Скотт так описал это в дневнике:

«Не успели мы поставить палатку, как с детским ликованием принялись раскапывать сундуки. Одно за другим наши сокровища появлялись на свет: керосин, который можно было расходовать самым расточительным образом, галеты, которых нам хватило бы на целый месяц, и в довершение всего большой коричневый мешок. Развязав его, мы не могли отвести глаз от содержимого: Там лежали две коробки сардин, большая банка мармелада, кустики горохового супа и много других лакомств, при виде которых у нас потекли слюнки. Благодаря предусмотрительности наших добрых товарищей каждого ждал сюр-

приз. Мне досталась лишняя пачка табаку. Последним по порядку, но не по значению надо упомянуть целую кучу писем и записок... Не думаю, чтобы кому-либо было приятнее получить почту, чем нам».

Шеклтон по состоянию здоровья (его мучил жестокий кашель и приступы удушья) не мог отдать должного всем этим лакомствам, в то время как двое остальных серьезно пострадали от обжорства и были вынуждены то и дело покидать палатку, несмотря на начавшуюся метель. Непогода затянулась до 30 января. С ее окончанием Шеклтон поначалу ехал на санях, но, окрепнув, встал на лыжи. Оба его товарища тащились из последних сил, желая доставить своего больного коллегу если не здоровым, то по крайней мере живым в надежные руки корабельного эскулапа. Наблюдатели с «Дискавери» вовремя заметили возвращение отряда Скотта, и Берначчи со Скелтоном вышли им навстречу, чтобы помочь на последних милях.

Отряд за три месяца и три дня одолел 960 миль, только частично выполнив поставленную задачу, зато получил тот самый необходимый полевой опыт, без которого в начале XX века не мог обойтись ни один полярник. Что касается непосредственно самого возвращения, то свои впечатления от него Скотт изложил следующим образом: «Мы сразу почувствовали себя как дома, но за время похода до того отупели, что все окружающее нам казалось чем-то нереальным. Нам было трудно поверить в то, что все наши беды остались позади и мы можем отдохнуть душой и телом». В походе во многом определилась дальнейшая судьба Шеклтона. И он сам, и оба судовых врача считали, что после отдыха он в состоянии продолжить свою деятельность в составе экспедиции, но Скотт принял другое решение, для многих неожиданное.

За радостями возвращения и описаниями тягот южного похода от внимания историков Антарктиды как-то ускользнуло одно важное и таинственное обстоятельство, объяснения которому нет и поныне. Каким образом путь со свежими силами при наличии собачьей упряжки занял 58 суток, а возвращение, когда участники похода, истощенные и больные, сами волокли сани, — только 37? При этом еще Скотт радуется, что наконец-то удалось отделаться от этих мерзких псов, появилось время для разговоров, пока волочешь непосильную ношу за спиной... Удивительное противоречие, объяснить которое могут только шутки коллег из конкурирующих экспедиций: якобы собаки не понимали англичан, а англичане — собак...

Однако прежде необходимо рассказать об удачной рекогносцировке в период с начала декабря 1902-го до середины января 1903 года, выполненной в горах Земли Виктории под руководством старпома Эрмitedжа, успех которой зависел во многом от геолога Феррара. Исследования здесь проводились главным отрядом под начальством самого Эрмitedжа и вспомогательным под руководством Кётлица. Люди сами на санях забрасывали в район работ все необходимое, поскольку собак отдали в отряд Скотта для его маршрута к югу. Сама местность из-за сложного горно-ледникового рельефа была несравненно труднее для передвижения, чем ровная поверхность шельфового ледника Росса, по которой прошел Скотт. Именно Эрмitedж по леднику, названному позднее в честь геолога Феррара, вышел 3 января на собственно ледниковый щит Антарктиды, или «ледниковое плато», по терминологии прежних лет, на высоте почти трех тысяч метров, простиравшийся на все пространство обзора, доступное человеческому глазу. На лыжах исследователи прошли несколь-

ко миль и, таким образом, первыми посетили ледниковый щит (покров) Антарктиды.

Тем временем гораздо ниже Феррар исследовал необычные геологические породы — песчаники с растительными древесными остатками, пронизанные многочисленными горизонтами магматических пород долеритов, залегающих на древнем кристаллическом фундаменте. Выходы этих пород стали опорными точками геологов в Антарктиде, но сама по себе находка органических остатков в окружении вечных льдов была несомненной удачей в изучении геологии шестого континента, открывая на будущее новое перспективное направление. Скотт высоко оценил исследования отрядов Эрмitedжа, Кётли-ца и особенно Феррара, даже не будучи сам ученым: «Фотографии, образцы горных пород, восторженные описания суровых утесов, окаймлявших ледниковую долину, показали, что здешняя местность представляет собой обширное поле для геологических исследований и что мы должны предоставить нашему геологу возможность заняться ее исследованием, невзирая на риск». Однако такая возможность возникла только на будущий год. В начале 1903-го в водах залива Мак-Мёрдо происходила своеобразная «пересменка», вызванная прибытием вспомогательного судна «Морнинг» под командой капитана Уильяма Колбека, с одной стороны, а с другой — необходимостью отдыха для участников полевых отрядов, вернувшихся из своих исследовательских маршрутов. Кроме того, со всей очевидностью требовалась замена части зимовочного персонала в связи с модификацией планов исследований, помимо решения множества неотложных проблем хозяйственного направления. Именно эти срочные заботы занимали сейчас начальника экспедиции,

временно оттеснив на задний план чисто научные задачи будущего.

Отправка «Морнинга» на помощь Скотту определялась прежде всего гуманитарной целью, поскольку при отсутствии радиосвязи события на берегах малоизученного континента могли развиваться по любому сценарию. Отметим, что выбор как судна (бывшего норвежского китобойца, построенного специально для ледовых вод), так и его капитана (Колбек получил полярный опыт еще на «Саузерн Кросс» в экспедиции Борхгревинка) был сделан Маркхэмом весьма удачно. Другой его удачей оказалось привлечение к антарктической деятельности моряка со странным полным именем Эдуард Рэтлиф Гарт Рассел Эванс, которому предстояло сыграть важную роль в будущих событиях.

С прибытием «Морнинга» выяснилось, что общее положение дел позволяет провести вторую зимовку — впервые в истории изучения Антарктиды. Это было кстати, поскольку проблематика исследований оказалась неисчерпаемой. Определенно, Скотт загорелся — но совсем не походом к Южному полюсу, для которого после гибели собак не оставалось возможностей, а перспективами, открывшимися на Земле Виктории, прежде всего с точки зрения геологии и самой местности. Даже без собачьих упряжек с наличными силами в будущем полевом сезоне здесь казалось возможным повторить то, что частично уже удалось в прошлом. Скотт понимал интересы ученых и в области, в которой не был специалистом, что делало его идеальным начальником исследовательской экспедиции, а не просто успешным морским офицером.

Прибытие «Морнинга» и встречи с новыми людьми, помимо новостей из большого мира, для Скотта означали

прежде всего продолжение исследований, хотя он еще не пришел в себя от пережитого во время похода к 82-й параллели. Свое состояние в эти дни он описал так: «Я, казалось, стал неспособен ни к чему, кроме еды, сна и отдыха, развалившись в кресле... Прошло много дней, прежде чем я смог стряхнуть с себя это ленивое оцепенение, и много недель, прежде чем ко мне вернулась прежняя энергия... Из-под моего пера определенно вышла бы ода картофелю. Как забыть первую порцию его, горячего и мучнистого, а главное — свежего, после столь длительного сидения на жалком сушеном картофеле».

Однако не только отдых и гастрономические последствия прибытия «Морнинга» занимали его в те дни, а прежде всего изменения в личном составе зимовщиков. «Разумеется, — писал Скотт позднее, — все офицеры собирались остаться. Но, пусть с большой неохотой, мне пришлось назвать имя одного, которому следовало уехать. Это стало сильным ударом для бедного Шеклтона, но я не мог поступить иначе. Я сказал ему, что при нынешнем состоянии его здоровья он не вынесет новых лишений».

Мягко говоря, такое объяснение было неполным уже потому, что Скотт принял решение вопреки мнению не только обоих экспедиционных врачей Уилсона и Кётлица, но и старпома Эрмitedжа. Скотт также хотел, чтобы и Эрмitedж отправился в цивилизованный мир на борту «Морнинга», ссылаясь на его семейные обстоятельства, но старпом категорически отказался. Не справившись с двумя, Скотт ограничился удалением только Шеклтона, поступив так, видимо, по принципу о двух медведях в одной берлоге. Реакцию Шеклтона при расставании с Антарктидой лейтенант Эдуард Эванс (среди подчиненных Скотта был еще один Эванс в чине старшины — того звали Эдгар)

описал так: «Мы смотрели назад, пока люди Скотта не скрылись из виду, и тут бедный Шеклтон, более сильный духом, чем телом, совершенно лишился самообладания и разрыдался». Обратим внимание читателя на последнее обстоятельство без каких-либо попыток психоанализа. Это свидетельство очень важно в связи с ролью Шеклтона в последующих событиях.

С наступлением полярной ночи 24 апреля становилось холоднее с каждым днем, так что в середине мая температура упала до -67°C . Несмотря на морозы, Скотт для поддержания людей в физической форме усиленно заставлял их гулять по окрестным холмам, что также отмечено в его дневнике: «Как бы холодно ни было... к тому времени, когда мы достигаем вершины, прилив крови согревает нас, и мы испытываем одно удовольствие. Любуемся прекрасным пейзажем вокруг, потом совершаем длительный переход через плато, наблюдаем за Эребусом, над вершиной которого вьется дымок... Наконец быстрым шагом возвращаемся по равнине и приходим к чаю с великолепным аппетитом. Нельзя сказать, что мы терпим большие лишения».

С возвращением солнца в августе начались усиленные приготовления к предстоящим маршрутам. «На судне всеобщее оживление, люди носятся туда и сюда, нагружая сани, взвешивая грузы и тщательно осматривая снаряжение. Если судить по смеху и гомону, можно подумать, что мы дети, сбежавшие с уроков. В этом году мы не слышали слова «цинга», и доктор говорит, что на судне никаких ее признаков. Право, можно рассчитывать, что будущие санные маршруты увенчаются успехом».

Между тем в далекой Англии уже возникли предположения для иных событий, о которых руководитель Бри-

танской национальной антарктической экспедиции не мог догадываться. Из-за отсутствия связи бывший начальник Шеклтона не мог знать, что тот уже сделал первые шаги на пути превращения в самостоятельную фигуру в будущих антарктических исследованиях. Для начала он отдал должное участникам событий, описанных выше: «15 января (1903 года) я заболел от чрезмерного напряжения. У меня началось кровохарканье — а это серьезное дело, когда находишься в ста семидесяти милях от судна. Однако я все же проходил с товарищами от девяти до десяти миль в день. Тащить сани пришлось капитану Скотту и доктору Уилсону, и это было для них суровым испытанием, ибо нагрузка на одного человека временами доходила до 270 фунтов. К счастью, продвижению вперед способствовал сильный ветер с юга, и иногда сани могли идти под парусом. Капитан Скотт и доктор Уилсон не могли сделать для меня больше того, что сделали. Они взяли на себя все тяготы пути». Даже если бывший участник экспедиции Скотта вынашивал на будущее свои планы в отношении Антарктиды, поделиться ими он не мог при отсутствии радиосвязи.

Планы Скотта, также связанные с завершением экспедиции, судя по предшествующему опыту, не могли простирались в будущее за пределы февраля-марта 1904 года. Из-за отсутствия собачьих упряжек отпадал вариант с продолжением южного маршрута в сторону полюса. Очевидно, следовало ограничиться более близкими, но перспективными направлениями. В конце концов Скотт остановился на трех вариантах маршрутов, приурочив их начало к ноябрю 1903 года. На себя Скотт взял повторный поход в глубь Земли Виктории как наиболее сложный и ответственный, а главное, перспективный с научной

точки зрения. В его отсутствие командование «Дискавери» поручалось Эрмитеджу. Ройдс и Берначчи направлялись на изучение шельфового ледника Росса, Барнс должен был продолжить топографические съемки вблизи гор на Земле Виктории на 80° ю. ш. Поскольку описание двух последних маршрутов займет сравнительно небольшое место, целесообразно начать именно с них.

Барн и Муллок успешно выполнили съемки гористой местности южнее утеса Мина-Блаф вплоть до склада «В» в условиях скверной погоды и мороза, когда температура падала до -70 °С. Засечками было определено положение более чем двухсот вершин, на что потребовалось десять недель. Ройдс и Берначчи в маршруте по шельфовому леднику Росса получили ценные характеристики магнитного поля, но мало что сделали для выяснения его природы и происхождения самого шельфового ледника — уже просто потому, что решение этой проблемы требовало существенно больше времени, чем ожидалось. Оба эти отряда не выходили за пределы 80° ю. ш.

Отряд Скотта на Земле Виктории действовал в гораздо более сложных условиях и, главное, успешно — и уже поэтому заслуживает более подробного описания. Скотт, сам возглавивший первую группу, покинул судно 9 сентября, чтобы найти новый путь для подъема по леднику Феррара и оставить там склад на высоте около 700 м, несмотря на сильный мороз с падением температур до -50 °С. Повторный выход состоялся 12 октября тремя группами. Первую возглавил Скотт, которого сопровождали Скелтон, а также боцман Федер и двое матросов. Вторая группа состояла из геолога Феррара с двумя матросами в качестве помощников. Замыкала шествие группа из трех человек во главе с Дэйли. Уже 14 октября они достигли мыса Баттер в бухте

Нью-Харбор. Мыс получил свое название по двум банкам масла, оставленным здесь, чтобы воспользоваться ими при возвращении. Еще спустя двое суток эти люди были у склада, сделанного Скоттом в сентябре. Местный климат, характерный для так называемых сухих долин, поразил Скотта, что он и запечатлел на страницах дневника: «Трудно представить, что мы в полярной области. Если забыть, что у нас под ногами лед, а это нетрудно сделать, ибо он очень темного цвета, а кругом много валунов, то можно представить себе, что находишься в совершенно иных климатических условиях. К тому же вокруг повсюду виднеются темные голые скалы. Мы в глубоком ущелье, но оно не узкое, так как в этом месте ширина ледника достигает, вероятно, четырех-пяти миль. Но скалы по обе стороны ущелья столь высоки и величественны, что обширная поверхность ледника не производит в сравнении с ними никакого впечатления. Мы находимся на южной стороне долины, и над головами у нас вздымаются на высоту трех-четырёх тысяч футов освещенные солнцем остроконечные вершины гор Катедраль (от *англ.* «собор». — *Прим. авт.*). Эрмитадж выбрал для них хорошее название, ибо эти остроконечные пики вполне могли бы быть шпилями». Когда к 18 октября люди достигли высоты около 2000 м, начались неприятности. Оторвалась металлическая оковка саней, исправить ее в условиях маршрута было невозможно — очевидно, возникла необходимость возвращения, которое произошло в кратчайшие сроки, когда 87 миль участники смогли преодолеть за трое суток.

Только 1 ноября удалось вернуться к организованному Скоттом складу, где люди могли наблюдать последствия урагана, частично уничтожившего оставленные там вещи. Скотт был особенно огорчен потерей руководства путеше-

ственникам, выпущенного Королевским географическим обществом для участников экспедиционных исследований. «Силу этого удара, — отметил он, — невозможно преувеличить. Хотя я сознавал значение случившегося, ничто не могло меня заставить вернуться на судно второй раз. Однако я решил посоветоваться со спутниками и <...> получил ответ, укрепивший меня в решении идти вперед, невзирая на риск».



Край ледника Феррара

Очередные испытания от налетевшего урагана ожидали их на высоте более 2000 м, когда угроза жизни вынудила людей ставить палатки в самой опасной ситуации. Как пишет Скотт, «только опыт спас нас сегодня от катастрофы, ибо я совершенно уверен, что на открытом воздухе мы протянули бы не более часа». Ураган бушевал на протяжении пяти суток, не выпуская людей из палаток, так что к его завершению они лишились сна и, по Скотту,

«находились в таком состоянии, когда человеку безразлично, что с ним произойдет; все наши помыслы были направлены к тому, чтобы выбраться из этой проклятой местности». В лагере отчаяния они потеряли неделю. Только 13 ноября на высоте почти трех тысяч метров они добрались до мест, впервые достигнутых Эрмitedжем и представлявших окраину ледникового покрова Антарктиды. Скотт отчетливо понимал значение этого открытия и потому намеревался с оставшимся пятидневным запасом продовольствия исследовать новое пространство. Хуже было другое: в условиях суровых морозов на сильном ветру куртки и спальные мешки оказались насыщенными снежной пудрой и даже при температуре тела легко превращались в ледяные доспехи. При морозах, и днем, и ночью державшихся на уровне -40°C , они теряли теплозащитные свойства, и это становилось очередной проблемой, тем более на пронизывающем ветру. Определенно, на грани неизвестного складывалась далеко не лучшая ситуация, которая повлияла на автора дневника, больше внимания уделявшего не научным проблемам, а поведению людей. Страница за страницей Скотт фиксирует происходящее на границе известного с неизвестным:

«Не думаю, чтобы кого-либо могла ожидать более мрачная перспектива, чем та, перед которой оказались мы, когда, очутившись на этом высоком пустынном плато, оставили за собой последнюю из горных вершин... Впереди нас ожидало неведомое...

...Что за дети эти люди! Но какие чудесные дети! Они не сдаются. Пока не свалятся с ног, а когда это происходит, сгорают от стыда. У боцмана очень болит спина... Так как пребывание в одной упряжке рождает известную симпатию, то я узнал о нем всё, однако он ни разу не пожало-

вался и, когда ощущает на себе мой взгляд, выпрямляется и делает вид, что ему всё нипочем...»

Именно в этом походе Скотт оценил достоинства других своих спутников — механика Лэшли и старшины Эдгара Эванса, достоинства, которым суждено было проявиться позднее. «Благодаря этим двум морякам сани пошли как живые, и в редкий день мы проходили мало. Мы не считались с тем, какая перед нами местность, ровная или пересеченная, и долгие часы терпеливо тащили сани, лишь изредка перебрасываясь словом и устраивая привалы, чтобы поесть. Много было бед и лишений, и мы могли лишь догадываться о том, насколько продвинулись вперед, но знали, что если проявим упорство — будем вознаграждены... Ветер — наш бич. Он рвет нас на части. Ноздри и щеки сильно потрескались, губы тоже покрылись трещинами и стали шершавыми, а наши пальцы приходят в ужасное состояние. У Эванса на одном из пальцев <...> образовалась рана, настолько глубокая, как если бы ее нанесли ножом. С этим ничего нельзя сделать, пока не уляжется ужасный ветер». Некоторые участники похода оставили довольно натуралистичные описания чисто гигиенического мероприятия, недостойного упоминания в повседневной цивилизованной жизни, но в условиях Антарктиды требовавшего сил, а порой и риска.

Поход втроем по ледниковому щиту Антарктиды у Скотта в компании двух моряков продолжался девять дней, когда они одолели 200 миль, выйдя, видимо, на какой-то местный ледораздел, достижение которого он описал в следующих выражениях:

«Я поднимался по этому склону, исполненный надежды, и ощутил определенное разочарование, когда, достиг-

нув вершины, мы не увидали впереди ничего, кроме продолжения нашего страшного плато.

Итак, сегодня мы достигли предела, дальше которого не пойдем, но установили лишь одно — что эта обширная равнина необъятна. Кругом такой же ландшафт, какой мы видели много дней кряду и будем дальше видеть на протяжении многих дней, — ландшафт настолько дикий и пустынный, что не может возбуждать ничего, кроме мрачных предчувствий... Мы видим лишь несколько миль снега с застругами, замыкающегося неясным, расплывчатым горизонтом, но мы знаем, что за ним на сотни или даже тысячи миль тянется все та же пустыня, где негде отдохнуть глазу. Представляешь себе, что там нет ни дерева, ни куста, ни единого живого существа или даже безжизненной скалы — ничего, кроме пугающе беспредельной снежной равнины. А мы, маленькие разумные насекомые, ползли вперед по этой ужасающей пустыне и теперь собираемся ползти назад. Можно ли представить что-либо более страшное, чем эта молчаливая, обдуваемая ветром беспредельность...» Отметим, что Скотт и двое его спутников стали первыми, кто собственными глазами убедился в существовании ледникового покрова Антарктиды — для ученого мира это было важнее, чем пребывание двоих из них спустя восемь лет на Южном полюсе, где они наблюдали аналогичную картину.

1 декабря 1903 года началось возвращение к морю по рыхлому снегу, когда удавалось за час одолеть напряжением всех сил менее мили. В этих условиях пришлось пойти на мероприятия противоположного характера — одновременно увеличить суточную продолжительность переходов и сократить ежедневный рацион. На десятый день возвращения по курсу обозначились признаки при-

брежных гор на Земле Виктории, по которым определить собственное местоположение при скверной видимости было невозможно. На эти попытки ушло несколько дней, и тогда возникла дилемма: оставаться в лагере под угрозой гибели от голода или же согласиться на перспективу смертельного риска при движении вперед в условиях ограниченной видимости и бесконечной пурги? Было решено продолжить возвращение, которое вскоре привело их в зону трещин и к участкам крутого льда, где сани то и дело пытались обогнать «тягловую силу», угрожая нанести людям травмы. Это было неожиданно, но тем не менее прокладка маршрута Скоттом в роли опытного штурмана оказалась верной — они вышли в истоки ледника Феррара. Впечатление от этого открытия Скотт описал так:

«Придя в себя, я огляделся вокруг и, к своему удивлению, убедился, что мы находимся поблизости от входа на наш ледник; впереди и по обе стороны от нас появились хорошо известные приметы. В неровной ледяной стене, по которой мы катились, я теперь узнал самый высокий ледопад нашей долины... День выдался солнечный и ясный, и мы переводили свой взор с одного знакомого ориентира на другой, пока не увидели далеко на востоке дымившуюся вершину Эребуса.

Не могу не удивляться столь резкому изменению нашего положения. Получасом ранее мы не имели представления о том, где находимся; я не мог бы сказать, приближаемся ли мы к нашему леднику или совсем к другому, отделяют ли нас от склада десять или пятнадцать миль; ведь прошло больше месяца с тех пор, как мы видели хоть одну знакомую примету. А теперь занавес вдруг поднялся самым необычным образом...»

В этом описании отметим независимое совпадение двух характерных моментов. Первый — штурманские качества Скотта в работе на неисследованной местности, и второй — смену метеообстановки на границе двух физико-географических ландшафтов Антарктиды — самого ледникового щита и полосы сквозных долин, по которым проходил прорыв выводных ледниковых языков к морю. Скотт первым описал ситуацию, с которой спустя пять лет Шеклтон столкнулся на леднике Бирдмор, а еще через три года Амундсен на леднике Акселя-Хейберга.

Таким образом уже полученная им природная информация начала работать на будущее, что дано немногим исследователям. Достижение этого выдающегося результата тем не менее оставило в душе участников тяжелый след, прежде всего у самого Скотта: «Что до меня, то я молю Провидение, чтобы будущие мои странствия никогда не привели меня снова в самую высокую точку Земли Виктории». Через девять лет именно так и случилось, но уже с трагическим исходом, о чем будет рассказано ниже.

А пока не меньшего успеха достиг Феррар, что подтверждается свидетельством специалистов по прошествии более чем полувека: он «с целью геологических исследований в невероятно трудных условиях собрал геологические образцы... Эти редкие находки в краевой части восточной Антарктиды пролили свет на ее сложное геологическое происхождение и резко разошлись с господствующими представлениями о Земле Виктории как о целиком вулканической области». Удостоиться такой оценки десятилетия спустя на фоне последующих достижений — немалая честь для исследователя, тем более что Феррар больше не посещал Антарктиду.

С возвращением Скотта и его людей к «Дискавери» 24 декабря экспедиция приблизилась к своему завершению. На судне в это время оставались только Кётлиц и два матроса остальной экипаж, свободный от полевых работ, во главе с Эрмitedжем пытался проложить канал к кромке зимнего припая, поскольку были опасения, что лед может сохраниться и летом, когда возникнет необходимость покинуть «гостеприимные» воды залива Мак-Мёрдо. С учетом опыта предшественников (например, Амундсена и Кука на «Бельгике» несколькими годами раньше) трудно было оценить результативность подобной деятельности. Однако по возвращении на судно после краткого отдыха Скотт выбрался с Уилсоном на припай и отменил эти работы, а сам вместе со своим другом решил понаблюдать за поведением кромки льда. Результат этого наблюдения превзошел все ожидания.

Выглянув 5 января из палатки, они обнаружили на горизонте силуэт неизвестного судна. «Это было настолько неожиданно, — отметил Скотт в своем дневнике, — что я едва не протер глаза, прежде чем решился сообщить об этом, но мгновение спустя в палатке началась суматоха и мы принялись искать свои сапоги... В это время Уилсон случайно поднял голову и сказал: «Да там и второе...» И действительно, на горизонте <...> виднелись теперь два корабля. Мы, разумеется, решили, что первый из них — это «Морнинг», но, во имя фортуны, что означает появление второго?» Все выяснилось через несколько часов и вызвало у слушателей самые различные эмоции, в основном положительные. Оказалось, что главной причиной отправки в антарктические воды сразу двух спасательных судов стали опасения за «Дискавери», если — как это было в предыдущем году — припай сохранится в за-

ливие Мак-Мёрдо. На то имелись основания, поскольку ширина этого ледового пояса на момент появления «Морнинга» и «Терра Новы» достигала двадцати миль, и прогноза на дальнейшее развитие ледовой обстановки не мог дать никто — такой методики еще не существовало. Тем не менее большинство зимовщиков были настолько уверены в своей способности преодолеть любую сложившуюся ситуацию, что сомнения руководства на родине они восприняли с чувством досады. 16 февраля все разрешилось само собой — протаявший припай разрушился, его остатки вынесло ветром, и корабли подошли друг к другу.



«Морнинг», «Дискавери» и «Терра Нова»

Главным результатом экспедиции 1901–1904 годов под руководством Скотта с точки зрения будущего достижения Южного полюса стало выявление целой совокупности факторов, определивших вероятность подобного события. Были обнаружены три различных участка ледниковых поверхностей на пути к полюсу: а) шельфовый ледник Росса; б) ледники сквозных долин; в) высокое приполюсное ледниковое плато.

Теперь можно было заранее знать, с какой погодой встретятся участники полюсного маршрута, исходя из условий

на побережье, где зимние температуры падали до -70°C , а скорости ветра достигали десятков метров в секунду.

Волей-неволей возникал вопрос о способности участников маршрута преодолеть подобные экстремальные условия, в которых им предстояло не просто выживать, а активно действовать.

По-прежнему стояла и явно требовала своего решения проблема транспорта.

Наконец, определилось наиболее короткое направление к полюсу через сектор моря Росса.

Оставалось найти любителя острых ощущений, способного в полной мере воспользоваться этой информацией. Пока можно было утверждать определенно: без сведений, полученных экспедицией Скотта, достижение полюса не могло состояться. Другое дело, что информации все еще не хватало, и это вносило определенный риск в будущие полюсные экспедиции. Свести его до минимума и было главной задачей их руководства.

Показательно, что ни одна из других антарктических экспедиций, созданных по результатам VI Международного географического конгресса в Берлине (Дрыгальского, Норденшельда, Шарко), подобных задач не выполняла. Это определяет исключительное значение экспедиции Скотта 1901–1904 годов для будущего решения полюсной проблемы, в которой национальная принадлежность (первостепенная для политиков и представителей прессы) имела для ученых лишь подчиненное значение. Вместе с тем по результатам исследований Норденшельда и Шарко уже возникли предпосылки для решения проблемы гипотетического пролива, соединяющего моря Уэдделла и Росса, который в любом случае мог проходить только в районе полюса. Уже поэтому сводить результативность

открытия Южного полюса лишь к чисто спортивному или национальному достижению означало обесценить его как научное событие общемирового уровня.

По исследованиям начала XX века вырисовывалась какая-то странная Антарктида, причем очень разная в своих наиболее изученных областях. Согласно тому, что было известно по результатам экспедиций на «Гауссе» и их предшественников в секторе Индийского океана, намечалось существование некой огромной однородной глыбы со спокойным монотонным рельефом оледенения, которая по-настоящему напугала Скотта своими условиями. А по ее периферии на Земле Виктории и особенно на Антарктическом полуострове существовали настоящие горные системы, неизвестно как связанные друг с другом. Проблема гипотетического пролива между морями Уэдделла и Росса также не снималась с повестки дня для ученого мира. Наконец, стоял вопрос: что общего у вулканизма Террора с Эребусом на одной стороне и целой серии островов-вулканов, отходящих от Антарктического полуострова, на противоположном краю континента? Определенно, интересы ученых все больше фокусировались на районе Южного полюса, где предполагалось найти ответы на все эти вопросы. Для других было важнее — кто первый, но это уже из области «каждому — свое». Казалось, Скотт подобрал ключик решению этих загадок. В любом случае переоценить значение результатов экспедиции Скотта для будущих событий на пути к Южному полюсу в 1908–1912 годах невозможно.

Теперь несколько слов о том, как результаты экспедиции были восприняты на родине. Уже по прибытии в Литлтон, что в Новой Зеландии, 1 апреля 1904 года Скотт получил поздравления от короля Эдуарда VII и узнал

о том, что его наградили медалью Королевского географического общества. Возвращение первопроходца в Англию в сентябре того же года «Таймс» отметил следующими строками: «Как моряк он вел “Дискавери” с величайшим умением и мужеством в самых трудных условиях; как исследователь он временами покидал судно и совершал походы, проявляя блистательную предприимчивость, терпение и идя на риск, но без малейшей бесшабашности... Решение поручить капитану 2-го ранга Скотту руководство экспедицией в целом следует признать удачным». Такая аттестация ведущей газеты страны сама по себе была показательной для общего настроения в массах, в чем предстояло убедиться людям, вернувшимся с другого конца планеты в так называемый цивилизованный мир с его непростым восприятием событий у полюса.

Между тем, по оценкам прессы, встреча экспедиции Скотта оказалась несколько странной. Тут же по прибытии «Дискавери» экспедиционный комитет во главе с Маркхэмом организовал в одном из складских помещений на берегу завтрак в честь возвратившихся, на котором присутствовало всего около 150 человек, на что «Дэйли экспресс» отреагировала с определенным сарказмом: «Городские власти Лондона не оказали гостеприимства людям, достойно поддержавшим репутацию английских моряков как смелых исследователей... Флот гордится ими, однако и Первый лорд, и остальные лорды Адмиралтейства блистали отсутствием... Лорд-мэр прислал шерифа, который сказал несколько слов». «Дэйли мэйл» продолжила тему встречи сходным образом, предлагая «устроить церемонию общенационального масштаба, показав тем самым, что наша нация ценит и уважает жертвы, которые принесли эти люди во имя науки и во славу родины... Жаль, что мы дадим ка-

нуть их подвигам в Лету только потому, что они вернулись живыми и здоровыми». Общественность Англии оказалась неготовой к восприятию всего нового, что привезла с собой экспедиция, хотя обстановка стала меняться очень быстро.

Уже вечером Королевское географическое общество организовало встречу в ресторане, где за столами разместилось до 300 человек, включая офицеров и научных сотрудников экспедиции. Присутствовавшие — как сами полярники, так и гости разного ранга — начали догадываться о вкладе экспедиции в изучение Антарктиды по отзывам своих коллег по антарктическим исследованиям: немца Дрыгальского, шведа Норденшельда и шотландца Брюса. Постепенно имидж полярника-первопроходца и полученные результаты стали в глазах общества приобретать реальное значение, далеко выходящее за пределы повседневной жизни.

Когда в ноябре Антарктическую выставку в галерее в самом центре Лондона открывал президент Королевского географического общества Клемент Маркхэм в присутствии Скотта, Ройдса, Барна, Скелтона и Уилсона и других, интерес к результатам экспедиции, по свидетельству «Дэйли экспресс», превзошел все ожидания: «Помещение было настолько переполнено, что пришлось закрыться на четверть часа раньше официального открытия. По обеим сторонам Братон-стрит и Нью-Бонд-стрит выстроились вереницы машин и экипажей. Странное впечатление представляют собой мужчины и женщины — а среди них находились люди, весьма известные в свете, — которых полиция выстраивала в длинные очереди, словно завсегдатаев театров и галерей.

Толпа не уменьшалась до вечера. Не успевала какая-нибудь модно одетая дама сойти с экипажа, как путь ей

преграждал хладнокровный констебль. Напрасно ссылалась она на то, что у нее есть билет. «У них у всех есть билеты», — отвечал полисмен, указывая на очередь». По свидетельству владельца галереи, в первый же день выставку посетило 10 тысяч человек. Уже на следующий день после ее открытия Роберт Фалкон Скотт стал членом закрытого мужского клуба «Сэвидж».

7 ноября Скотт в присутствии команды «Дискавери» читал лекцию в Альберт-холле, вмещавшем до 7 тысяч человек, после которой Маркхэм вручил ему золотую медаль Королевского географического общества. Серебряными медалями были удостоены остальные участники экспедиции. И снова какое-то очередное несоответствие, по свидетельству одного из присутствующих: «Любопытно отметить, что огромная аудитория без всякого энтузиазма встретила человека, имя которого будет жить в истории географических исследований. Вежливые хлопки никак не спасли положения».

Затем начались поездки по стране. Одна из первых — в Эдинбург, Глазго и Данди, куда Скотта пригласил Шеклтон. Пресса проявляла избыток внимания, пытаясь определить характер отношений последнего со Скоттом, тем более что активность Шеклтона на общественном поприще (в частности, на посту президента Шотландского географического общества) наряду с выступлениями и публикациями позволяла ожидать от него неожиданных решений. Однако первые встречи обоих полярников не дали повода любителям сенсаций. Скорее наоборот. Сам Скотт старательно подчеркивал заслуги Шеклтона в Антарктиде, рассказывая о его мужестве и стойкости в походе на юг. Точно так же Скотт отверг попытку противопоставления его экспедиции достижениям экспедиции Брюса, объ-

яснив присутствующим, что они решали разные задачи и уже поэтому скорее дополняют друг друга по различным научным направлениям, чем противостоят. Особенно горячий прием был оказан Скотту в Манчестере, где визит в местный университет начался с вручения адреса от профессуры, а закончился поездкой в экипаже, из которого студенты на радостях выпрягли лошадей и с приветственными кликами возили своего кумира по городу.



Шеклтон, Скотт и Вилсон на пути в Англию

В целом же Адмиралтейство оказалось настолько экономным, что вскоре продало «Дискавери» компании Гудзонова залива за смешную цену. Скотт постарался согласовать все свои действия с Адмиралтейством во избежание недоразумений, причем в очень осторожной форме: «Мне было бы крайне неприятно совершить какой-либо поступок, который, с точки зрения Адмиралтейства и вообще службы, не подобает офицеру военно-морского флота».

Заслуги Скотта в Антарктиде были высоко оценены учеными обществами различных стран. Исследователя наградили золотыми медалями Королевского датского географического общества, Императорского русского географического общества и целого ряда других. Аналогичные награды пришли из Соединенных Штатов.

Офицерский состав с завершением экспедиции получил отпуск на полгода, а рядовой — на два месяца, правда, с половинным жалованьем. Это время Скотт надеялся использовать для написания книги о своей первой экспедиции на берега Антарктиды, которая увидела свет во второй половине 1905 года. После ее издания Скотт был принят королем во дворце Балморал и провел там целых пять дней, будучи произведен при встрече их величеством в кавалеры ордена Виктории. Сам принц Уэльский демонстрировал ему приемы охоты на куропаток. Хотя Скотт был вынужден уделять немало времени светским мероприятиям, уже с января 1906 года он приступил к службе в Адмиралтействе в качестве помощника начальника военно-морской разведки, отвечая за подготовку судов торгового флота на случай возникновения угрозы войны. Вскоре он был назначен командиром линейного корабля, и тем самым перед ним открывались перспективы будущего производства в адмиралы, чему, правда, помешали два обстоятельства. Первое — авария вверенного ему корабля в феврале 1907 года, вторая — возвращение интереса к антарктическим исследованиям после заявления Шеклтона о его планах в отношении Южного полюса. Определенно, на ледяном континенте самым непредсказуемым образом возникала новая ситуация с далеко идущими последствиями.

Глава 3

Шеклтон на ближних подступах к цели

*Когда любимый публикой актер,
Окончив роль, подмостки покидает,
На сцене появляется другой.*

У. Шекспир

Тем временем Шеклтон в марте 1907 года опубликовал в лондонском *Geographical Journal* статью, где набросал общий план работ экспедиции. План этот состоял в следующем: из Новой Зеландии следовало выйти в начале 1908 года; собственное судно должно было доставить исследователей на Антарктический континент, где предполагалась зимовка; выгрузив весь состав экспедиции и запасы, судно возвращалось в Новую Зеландию. Береговой отряд из 9–12 человек при обладании надлежащим снаряжением должен был организовать три отдельные исследовательские группы, которые весной направились бы внутрь материка. Одна из них шла на восток, чтобы по возможности пересечь шельфовый ледник Росса и выйти к Земле Короля Эдуарда VII. Вторая группа направлялась на юг, маршрутом, которым шла южная группа экспедиции «Дискавери». Третья должна была пойти в западном направлении через горные хребты, но не строго на запад, а в сторону магнитного полюса. Главная особенность экспедиции в плане средств передвижения заключалась в том, что в восточном и южном направлениях должны были использоваться

маньчжурские лошади, а для путешествия на юг еще и специально приспособленный автомобиль. Вместе с тем предполагалось приложить все усилия, чтобы достичь Южного полюса. Автор статьи подчеркивал, что детали плана «были тщательно разработаны на основании моего собственного опыта, приобретенного во время экспедиции на «Дискавери», — таким образом его преемственность по отношению к экспедиции Скотта 1901–1904 годов была очевидной, в первую очередь по опыту полевых исследований.



Эрнст Шеклтон

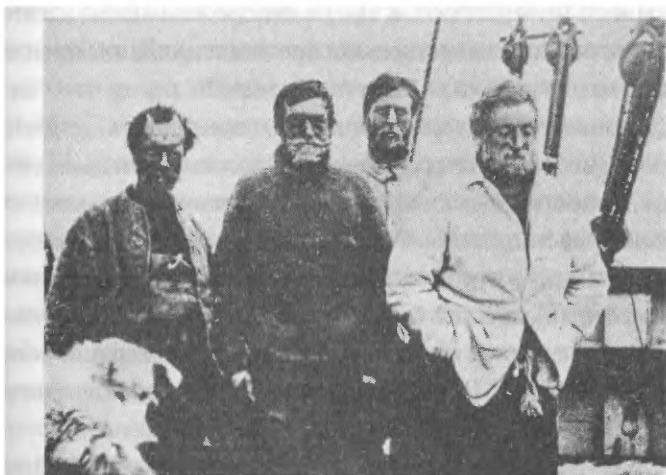
Правда, как это обычно случается, «гладко было на бумаге, да забыли про овраги». Такими «оврагами» в плане Шеклтона оказалась Земля Эдуарда VII, крайне неудобная для создания там зимовочной базы. По соображениям без-

опасности пришлось отказаться от Китовой бухты на шельфовом леднике Росса, где произошли значительные изменения со времени посещения его Борхгревинком в 1900-м и Скоттом в 1902 году. Сам Шеклтон по этому поводу выразился так: «Для нас это было огромным разочарованием, но в то же время мы признательны судьбе, что Великий барьер обломился до того, как мы на нем поселились. Было бы весьма плохо, если бы мы устроили тихую пристань в точке, которой предстояло исчезнуть с лица Земли! Мысли о том, что могло бы случиться, устрой мы зимовку на Барьере, заставили меня принять твердое решение ни в коем случае не зимовать на льду, а поискать для лагеря надежную скалистую поверхность». В ходе разведок Шеклтон установил, что кромка шельфового ледника Росса значительно отступила к югу.

Волей-неволей пришлось вернуться к идее с Мак-Мёрдо, вызвавшей жесткую отповедь со стороны Маркхэма в письме к Скотту: «Я был чрезвычайно озадачен, но все же не мог предположить, что он действует не с вашего ведома. Я крайне возмущен, что он ведет себя столь двулично по отношению к вам. Поведение его постыдно, и мне несказанно тяжело, что в состав экспедиции, в которой царила полная гармония, затесалась все-таки паршивая овца...» Как говорится, без комментариев.

Поскольку Шеклтон ожидал чего-то подобного, то он отказался от использования построек Скотта 1901–1904 годов у мыса Эрмитедж и принял решение зимовать на мысе Ройдс, где вместе с ним остались на зимовку четырнадцать человек (из них трое участвовали в экспедиции Скотта на «Дискавери», включая Фрэнка Уайльда, не пропускавшего ни одного из антарктических мероприятий того времени). По сравнению с экспедицией Скотта среди зимовщиков было больше ученых с преобладанием геологов: профессор

Сиднейского университета Эджуорт Дэвид, Филип Броклхёрст, доцент Аделаидского университета Дуглас Моусон, а также Реймонд Пристли из школы в Тьюксбэри, не имевший научной степени. Из других специалистов отметим метеоролога Джеймсона Адамса, врача Алистера Маккея, топографа Эрика Маршалла, биолога Джеймса Мюррея. Определенно, с таким составом можно было ожидать значительного прогресса в изучении шестого континента. Уже впоследствии Пристли отметил, что за пятнадцать месяцев экспедиция Шеклтона проделала «неправдоподобно большой объем работы», что не является преувеличением.



Фрэнк Уайльд, Шеклтон, Эрик Маршалл и Джеймсон Адамс

Научные задачи экспедиции определялись рядом соображений. Так, по утверждению самого Шеклтона, «тайна ледяной стены Великого барьера (то есть современного шельфового ледника Росса. — Прим. авт.) оставалась невыясненной. Точно так же весьма существенным для науки было получить хотя бы некоторые сведения относи-

тельно ледяного покрова, образующего барьер. Затем мне хотелось выяснить, что находится за открытыми нами горами южнее $82^{\circ} 17'$ ю. ш., и поднимается ли там Антарктический материк также в виде высокого плоскогорья, подобного тому, которое было найдено капитаном Скоттом за западными хребтами. Многие следовало еще сделать в области метеорологии, и эти работы имели особый интерес и значение для Австралии и Новой Зеландии — ведь погодные условия этих стран находятся под значительным влиянием Антарктического материка. В области зоологии при всей бедности фауны Антарктиды можно было сделать еще много интересного, а также особое внимание я хотел бы 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 собой безграничное 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». Последнее заявление следовало расценивать как заявку на достижение Южного полюса.

Новое транспортное средство в виде автомобиля было испытано еще при разгрузке судна, не оправдав, однако, ожиданий. Оказавшись на льду, «ушла машина <...> недалеко, пройдя около сотни метров. Завязла в рыхлом снегу. Общими усилиями мы перетаскили ее через трещину во льду. По другую стороны трещины машину снова запустили, и автомобиль тронулся, но вскоре опять увяз в снегу. С помощью нашего подталкивания и при некотором содействии собственного мотора автомобиль прошел примерно

с полмили к югу от судна, но все наши надежды на будущее применение его на практике значительно упали».



Лагерь, разбитый на 82° 17' ю. ш. 30 декабря 1902 года

По собственному опыту в экспедиции Скотта 1901–1903 годов Шеклтон считал, что собаки не оправдали себя в походе на юг: «Опыт, который я приобрел в этой экспедиции <...> навел меня на мысль о пригодности <...> лошадей. Было известно, что маньчжурские пони могут тащить сани по очень неровной местности со скоростью 30–45 км в день при нагрузке не менее 600 кг. Мы доставили на нашу зимовку 8 лошадей, но, к несчастью, четыре из них погибли в течение первого же месяца по прибытии... Гибель лошадей была для нас обстоятельством, имевшим чрезвычайно важное значение». Таким образом, по сути, транспортная проблема в полной мере могла проявиться только по завершении зимовки в дальних маршрутах к Южному географическому полюсу и Южному магнитному полюсу.

До наступления зимы 1908 года одним из крупных событий экспедиции стало восхождение на вулкан Эребус, поскольку «наблюдения температуры и воздушных течений на вершине этой огромной горы могли бы иметь большую ценность для выяснения движения воздуха в верхних слоях, что является метеорологической проблемой, значение которой недостаточно еще оценивается в настоящее

время. С точки зрения геологии изучение этой горы также могло дать ряд интересных фактов. В жизни экспедиции это соседство играло важную роль, особенно при проведении метеорологических наблюдений. Наблюдатели, производившие метеорологические отсчеты каждые два часа, постоянно видели перед собой Эребус и даже специально смотрели на него, так как он был нашей высокогорной обсерваторией — по его вершине мы определяли направление воздушных течений на данной высоте, а потому, конечно, видели и все его фазы внутренней вулканической деятельности <...> Мы смогли отметить почти непрерывную вулканическую деятельность горы. Очень часто приходилось слышать <...> что заметно сильное свечение вершины Эребуса. Временами это свечение было сильнее, иногда слабее. В одном специальном случае, когда барометр показывал чрезвычайное давление, свечение было особенно сильным. Оно то появлялось, то исчезало ночью, через каждые четверть часа, а в другое время нам приходилось наблюдать также и яркие вспышки пламени на вершине кратера.

Огромный столб дыма, поднимавшийся временами из кратера в холодный воздух, достигал высоты 900–1200 м, прежде чем начать распространяться в стороны и принимать определенное направление от тех воздушных течений, которые в данный момент обнаруживались в верхних слоях атмосферы <...> Пары проектировались на диск луны, и можно было видеть, что они направлялись вверх не спокойно и равномерно, а толчками, выбрасываемые снизу <...> Было очевидно, что расплавленная лава в кратере находится недалеко от его краев, так как заметно было ярко-красное отражение ее на облаках пара. Мы часто спрашивали себя, какое направление может принять лавовый поток и какое влияние он может оказать на колос-

сальные глетчеры и снежные поля, прилегающие к склонам горы, если попадет на них. Эти внезапные извержения были, очевидно, результатом сильнейших взрывов паров внутри вулкана и являлись доказательством того, что Эребус проявляет довольно сильную активность».

Одним словом, этот местный феномен требовал своего изучения со всех точек зрения, в первую очередь геологами и метеорологами.

Подъем к кратеру выполняли две группы исследователей. «Кратерный» отряд из геологов Дэвида и Моусона с врачом Маккеем должен был в любом случае добраться до кратера, с тем чтобы провести там геологические исследования. Отряду метеоролога Адамса (включавшему также топографа Маршалла и геолога Броклхёрста) первоначально отводилась функция обеспечения, причем именно Адамс отвечал за успех этого необычного предприятия в целом и должен был принимать окончательное решение на выдвижение собственного отряда к кратеру в зависимости от обстановки.

Вся операция, которая началась 5 марта, заняла (включая возвращение) почти неделю. Вечером того же дня в 11 км от зимовки на высоте всего 800 м участники восхождения остановились на ночевку, причем завтрак на следующее утро проходил при температуре -23°C (на зимовочной базе температура оставалась на 10°C выше). К вечеру 6 марта восходители достигли высоты 1716 м при температуре -33°C . На утро следующего дня Адамс принял решение подниматься к кратеру всем вместе. Еще через день общий отряд достиг высоты 2655 м при температуре -29°C , затем метель задержала восходителей на сутки. Лежа под жестокими порывами ветра в трепыхавшейся палатке, они не имели возможности разжечь при-

мус и были вынуждены всухомятку глотать шоколад и галеты. На стоянке в полдень 9 марта они оказались всего на 250 м ниже древнего кратера, проникнуть в который не составляло особого труда. Здесь они наткнулись на множество снежных изваяний над выходами паров из фумарол, нередко похожих на скульптуры необычных очертаний.



Кратер Эребуса

Утром следующего дня с помощью гипсотермометра они определили высоту стоянки — 3471 м и оценили, что до действующего кратера осталось еще 2,5 км. На самом деле путь по развалам пемзы с характерными серными выцветами занял с учетом обходов 4 км.

По описанию восходителей, кратер Эребуса представлял впечатляющую картину уже только своими грандиозными размерами: «Мы стояли на краю колоссальной пропасти и первоначально ничего не могли различить ни на дне ее, ни по другую сторону из-за массы паров, заполняющих кратер и поднимающихся вверх столбом в 150–300 м вышины. После непрерывного громкого шипящего звука, продолжавшегося несколько минут, внизу вдруг раздавался страшный грохот, и непосредственно вслед за тем колоссальные клубы пара взвивались вверх и увеличивали собою объем белого облака, стоящего над кратером. Это явление возобновлялось через некоторые промежутки все время, пока мы находились на кратере. Воздух, окружавший нас, был наполнен едким запахом горячей серы. Но вот удачный порыв северного ветра раздул облако пара, и кратер обнаружился под нами полностью на всем своем протяжении и во всю глубину. Моусон засечками определил глубину его в 275 м, а наибольшую ширину — примерно в 800 м. На дне пропасти виднелись не менее трех хорошо намеченных отверстий, из которых выбрасывался взрыва-ми пар. Вблизи юго-западной части кратера был огромный прорыв в стене его глубиною в 100–120 м. Стена кратера против того места, на котором мы стояли, представляла некоторые интересные особенности. Слои темной пемзой лавы или пемзы чередовались там с белыми полосами снега. Не было, правда, определенных доказательств, что на этот снег натекала непосредственно лава, но, возможно,

дело было именно так. Сверху от одного из наиболее толстых слоев лавы или пемзы, как раз там, где этот слой соприкасался с полосой снега, поднимались мелкие струйки пара, вытянувшиеся в ряд. Их было слишком много, и они слишком близко находились одна от другой, чтобы можно было их принять за отдельные фумаролы. Внешний вид их скорее заставлял думать, что снег превращается в пар от действия теплоты слоя горной породы, расположенного под ним». Участники восхождения определили высоту вулкана с помощью гипсотермометра (то есть по температуре кипения воды) в 4073 м над уровнем моря.

Оставшиеся на базе у мыса Ройдс продолжали разбор имущества в связи с подготовкой к зимовке, когда Шеклтон, выбравшись из дома наружу, увидел вдали шесть заснеженных фигур, «медленно ползущих к хижине. Я бросился к ним, спрашиваю: — Что, добрались до вершины? — но ответа не было. Спрашиваю еще раз, и тогда Адамс в полном изнеможении поднимает вверх палец. Меня это не удовлетворило, и я снова пристал к нему с тем же вопросом. Наконец дождался от него ответа: — Да! Тогда я бросился в хижину, закричал другим, и все высыпали наружу, чтобы приветствовать вернувшихся и поздравить их с успехом. За рукопожатиями и криками последовало хлопанье пробок шампанского — оно для наших усталых путников казалось нектаром. Впрочем, Маршалл прописал некоторую порцию этой жидкости и оставшимся дома, чтобы они могли в более спокойном состоянии слушать рассказы вернувшихся с горы». Необходимо остановиться на научных результатах описанного первовосхождения, которые относились как к геологическому строению самого вулкана, так и к его роли в атмосферных процессах на основе тех сведений, которые Шеклтон привел в своей книге.

«Экспедиция пришла к выводу о существовании у него четырех находящихся один над другим кратеров.

Древнейший и в то же время наиболее низко расположенный и самый огромный из них находится на высоте 1780—2130 м над уровнем моря и имеет в диаметре 9,6 км.

Второй кратер поднимается до высоты 3459 м и в диаметре имеет 3,2 км; его край низвергается внутрь вертикальным обрывом, который первоначально опускался, без сомнения, на огромную глубину жерла. Этот второй кратер в настоящее время заполнен почти до краев частью снегом, частью крупными кристаллами полевого шпата и кусками пемзы, в нем же находятся многочисленные холмики-фумаролы.

Третий кратер поднимается до высоты 3758 м над уровнем моря, и его первоначальные очертания в настоящее время уничтожены благодаря образованию современного действующего конуса и кратера. Этот последний поднимается примерно на 240 м над третьим кратером и сложен главным образом из обломков пемзы размерами от нескольких сантиметров до метра в диаметре. С ними перемешано большое количество кристаллов полевого шпата, и как те, так и другие покрыты налетом серы.

Пары, поднимавшиеся из кратера в то время, когда мы в нем находились, имели сильный запах серы <...> Часто наблюдавшийся отблеск пламени на облаках паров над кратером, хорошо заметный с места нашей зимовки над кратером в зимние месяцы, доказывает, что расплавленная магма все же клокочет внутри кратера. Совершенно свежие вулканические бомбы, найденные километрах в шести от кратера, показывают, что Эребус очень незадолго перед тем извергал лаву и выбрасывал ее на большую высоту». Несомненно, это был существенный успех в части

геологии Антарктиды в окрестностях залива Мак-Мёрдо. Теперь тем же самым специалистам предстояло увязать геологическое строение Эребуса с ситуацией в горах Земли Виктории, а в отдаленной перспективе — с вулканизмом на противоположном краю материка Антарктиды.

Теперь обратимся к результатам восхождения для характеристики атмосферного процесса, также на основе книги Шеклтона: «Я отмечу лишь четыре явления, которые произвели особое впечатление во время восхождения на вулкан.

Прежде всего заметили, что все снежное пространство внутри второго кратера покрыто резко выраженными застругами, тянущимися с запада на восток, с некоторым уклоном к северу. Крутой склон этих заструг направлен к западу, и, следовательно, именно из этого квадранта дуют господствующие ветры на вершине Эребуса.

Затем опыт Эребуса обнаружил, что юго-восточные снежные бури простираются в высоту от самого уровня моря по меньшей мере до высоты второго кратера, то есть более чем 3300 м <...>

В день, когда экспедиция достигла вершины Эребуса, именно 10 марта, она находилась сама на высоте 3400 м, на нижней границе верхнего ветра, который дул тогда слабо с севера <...> Это происходило всего через полтора дня после сильной юго-восточной снежной бури <...> После бури и, вероятно, в течение последних фаз ее средний промежуточный ток воздуха, обычно направлявшийся от Южного полюса к экватору, временно прекращается, поглощенный мощным током бури.

Далее необходимо отметить <...> следующий факт большого значения: от уровня моря, мыса Ройдс до вершины Эребуса, на протяжении первых 1800 м в вертикаль-

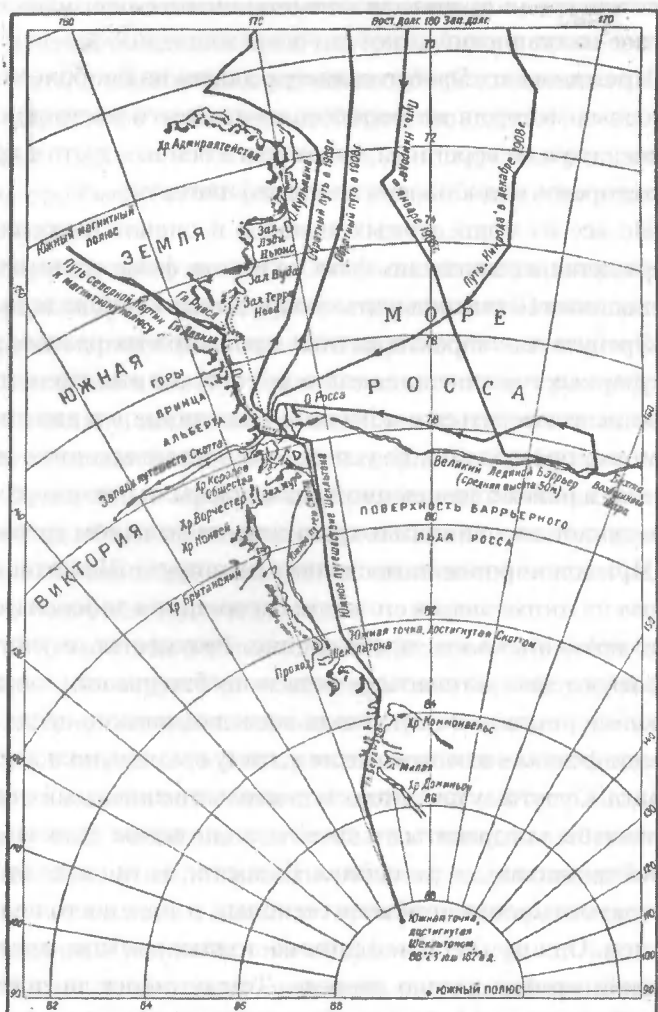
ном направлении температура падает на 2 °С на каждые 300 м, но за этим пределом падение температуры идет не так быстро, примерно на 0,5 °С на 300 м, а в одном случае температурная кривая на Эребусе обнаружила даже обратное направление <...>

Прежде всего, Эребус является одним из наиболее интересных мест для метеоролога из-за своего постоянного облака пара на вершине, развевающегося то в ту, то в другую сторону, подобно гигантскому флюгеру».

Не все из приведенных выводов и оценок были подтверждены позднее, но факт остается фактом: именно экспедиция Шеклтона первой обратилась к наблюдениям на Эребусе для характеристики процессов на разных атмосферных горизонтах задолго до того, как они стали широко использоваться с помощью радиозондов в авиации. Зимовка прошла вполне успешно, а первые весенние экскурсии в районе зимовочной базы показали, что здоровье участников экспедиции сохранилось на должном уровне.

При планировании полюсного маршрута Шеклтон исходил из соотношения его длины примерно в 1400 км и затрат времени на его прохождение. Разумеется, с учетом короткого антарктического лета и необходимости (во избежание риска зимовки) ухода экспедиционного судна на исходе февраля и возвращения к этому времени полюсного отряда. С учетом указанных обстоятельств полюсный отряд должен был отправиться к своей цели не позже 25 октября. «Выйти раньше, — рассуждал Шеклтон, — лошади будут страдать от холода, особенно по ночам, и мы ничего не выиграем. Они придут в негодное состояние раньше, чем мы сможем пройти далеко вперед». Тем не менее следовало убедиться в условиях, которые ожидали их на пути к цели, для чего Шеклтон решил посетить шельфовый ледник Рос-

са в составе отряда из трех человек, отправившись в путь 13 августа при температуре ниже -40°C , когда даже керосин для примуса становился густым и создавал проблемы.



Карта маршрутов экспедиции Шеклтона в 1908–1909 гг.

В непродолжительной рекогносцировке с 13 по 22 августа стало окончательно ясно, что автомобиль непригоден для шельфового ледника с его рыхлым снегом. Впервые зимовавшие в Антарктиде Дэвид и Бертран Эрмitedж (не путать со старпомом Скотта на «Дискавери» Альбертом Эрмitedжем) познакомились с особенностями зимнего маршрута. К середине сентября на мыс Хат было заброшено достаточно керосина и провианта для похода на юг. Лошадей приучили к работе на льду. «Я чувствовал, что эти лошадки, — утешал себя Шеклтон, — оправдают мое доверие, недаром я притащил их сюда в Антарктику из Маньчжурии, заставив проделать такой долгий путь». В ходе этих коротких забросок он убедился, что максимальный груз на каждую лошадь в санной упряжи не должен превышать 325 кг. Что касается собак, число которых за зиму увеличилось, то в них Шеклтон «не видел большой пользы для нашего южного путешествия». Немногим больше пользы при создании ближних складов было и от автомобиля. Так или иначе, но 6 октября главный склад на шельфовом леднике устроили на 79° 36' ю. ш. в 190 км южнее зимовки. «Мы были 21 день в отсутствии, — констатировал Шеклтон, — и запасы наши кончились, но, правда, мы уменьшили порции только в самый последний день. Из этого времени можно было идти только 14 дней, но на обратном пути у нас было все-таки несколько хороших переходов, когда мы делали в день по 40 км <...> Нами было пройдено 512 км. Вернулись мы голодные и усталые. За время нашего отсутствия северный отряд, состоявший из профессора Дэвида, Моусона и Маккея, отправился в путешествие, имевшее целью достижение Южного магнитного полюса <...> Я решил, что на юг отправятся четверо человека, считая в том числе и меня, и что мы возьмем

провизии на 91 день <...> Людьми, избранными мной для путешествия на юг, были Адамс, Маршалл и Уайльд. Мы должны были взять с собой четырех лошадей с четырьмя саними. Не без большого сожаления я решил, что наш автомобиль останется и не пойдет с нами. Опыты, которые мы проводили с ним вблизи зимовки, доказали, что он совершенно не может передвигаться по рыхлому снегу».

Разумеется, существовала и масса других проблем на пути к полюсу, из которых (помимо транспорта) главными оставались походные рационы и полевое снаряжение. «Мы решили, что ежедневный рацион наш будет 962 г на человека, при этих условиях общий вес провизии, которую мы должны были взять с собою на 91 день, составил бы примерно 350 кг <...> В ежедневный рацион на одного человека мы включили 453 г сухарей, 212 г пеммикана, 122 г сахара, 56 г шоколада или сыра и небольшое количество какао, плазмона и овсянки, в общей сложности 962 г. Чай, соль и перец не входили в этот вес. Чая было взято около 56 г на день на четверых <...> Из <...> снаряжения можно отметить две палатки с кольями и матерчатым полом, каждая весом в 15 кг со всеми принадлежностями, 4 спальных мешка, керосиновую кухню с запасными частями, два примуса, 59 литров керосина и 4,5 литра метилового спирта для разжигания <...> Научное снаряжение пришлось сократить до крайнего минимума, в видах экономии веса, но все же мы были не так уж плохо снабжены. У нас был 3-дюймовый теодолит со штативом, 3 хронометра, 3 карманных компаса, 6 термометров, 1 гипсотермометр, фотографическая камера с тремя дюжинами пластинок, ящик с чертежными принадлежностями, 2 призматических компаса, секстан с искусственным горизонтом, два экземпляра «Руководства для путешественников», карта

и запас бумаги», а также медикаменты. Все это предстояло распределить по количеству лошадей на четырех трехметровых санях, снабженных счетчиками расстояний.

Руководство остающимися на мысе Ройдс на время отсутствия полюсного отряда и самого Шеклтона переходило к Мюррею. В начале декабря отряд из трех человек должен был отправиться на побережье Земли Виктории создавать склады для будущих исследований в этой части Антарктиды. Кроме того, первые десять дней полюсный отряд шел в сопровождении отряда обеспечения из пяти человек. Таковы были планы, осуществление которых требовало напряжения всех сил участников. Полюсный маршрут начался 29 октября 1908 года под прощальные крики провожающих. «Когда мы обернулись, — написал позднее Шеклтон, — в ответ на их крик и увидели их стоящими на льду около столь знакомых нам утесов, я проникся чувством, что и мы должны напрячь все силы к тому, чтобы экспедиция вышла удачной».

Первый этап полюсного маршрута пришелся на относительно ровный и спокойный (судя по опыту Скотта в 1901–1904 годах) шельфовый ледник Росса, южные пределы которого оставались неизвестными. 3 ноября 1908 года четверо саней, запряженных маньчжурскими пони, начали свой путь по леднику. «Была превосходная погода, но, уже пройдя небольшое расстояние, мы убедились в том, что снег страшно рыхл, лошади временами проваливались по брюхо и вязли в нем», — так описал Шеклтон первый день маршрута, в течение которого отряд прошел 20 км. Однако затем непогода задержала участников похода, что вызвало у его руководителя разнообразные мысли. С одной стороны, он пришел к выводу, что имевшихся запасов провианта из расчета на 91 день может при экономии хватить и на 110 суток,

но, с другой, метель продолжалась. Вдали можно было видеть часть Белого острова и позади него Наблюдательный холм, зато перед нами простиралась совершенно сплошная белая стена, не видно даже ни малейшего облачка, по которому можно было бы направить свой путь». В результате получилось одолеть каких-то 1,5 км, удалившись от фронта шельфового ледника всего на 47 км, к исходу 9 ноября увеличив это расстояние до 70 км. Температура воздуха оставалась в пределах -15°C , зато под свежим снегом оказались трещины, что мешало движению. Внимание людей к вечеру привлек отдаленный «глухой гул, продолжавшийся секунд пять и настолько сильный, что вибрировали воздух и лед <...> Мы предположили, что вызван он, скорее всего, отламыванием большой массы льда от стены барьера». В целом это были дни, когда люди и животные постепенно обретали должную форму, привыкая к особенностям маршрутной жизни, что, казалось бы, позволит уже в ближайшем будущем наращивать темп движения на юг. 15 ноября достигли первого склада, где оставили часть продовольствия, чтобы воспользоваться им на обратном пути. Хотя температура ночами опускалась до -30°C , лошади продолжали тащить сани достаточно бодро, что вызвало следующий комментарий Шеклтона: «Главная задача — это продвинуть наши запасы продовольствия как можно далее на юг, пока нам могут служить еще лошади. Все спутники находятся в великолепном состоянии, глаза опять у всех в порядке, и пока нами испытываются только мелкие неприятности вроде потрескавшихся губ. Уайльд весь день шел впереди, мы ежедневно останавливались, я снимал с саней компас и выверял направление нашего пути, чтобы идти как можно точнее, прямо на юг. Китаец, или Вампир, как называет его Адамс, не совсем в порядке, у него что-то не сгибаются колени, и его

часто приходится тащить. Квен, или иначе Цветочек, среди наших лошадей занимает самое первое место, но его нельзя оставить ни на минуту без надзора — того и гляди сжует свою сбрую <...> Пищеварение у него завидное, и он только толстеет от своего необыкновенного корма». Сравнивая собственные темпы движения с теми, что были у Скотта в 1902 году, Шеклтон сделал такой вывод: «Лошади наши, как видно, поработали неплохо!»

Однако дело обстояло сложнее, что отразили его следующие строки сутки спустя: «Надоело писать каждый день о трудностях пути и о рыхлом снеге, но ведь это самое существенное для нас теперь, и все время нам приходится думать и говорить о том, что еще встретим далее, когда продвинемся к югу. Вся эта местность и все окружающие условия так удивительны и непохожи на виденное ранее, что трудно найти для его описания подходящие слова». Видимо, все же временами Шеклтон преувеличивал собственные успехи, поскольку уже 21 ноября на 81° ю. ш. одна из лошадей настолько выбилась из сил, что ее пришлось пристрелить, а мясо пошло на питание людей. Случались и «приключения» другого рода, которые было невозможно предвидеть, — у Адамса, например, разболелся зуб мудрости, доставив работу врачу Маршаллу.

26 ноября Шеклтон вновь побывал на 82° 18" ю. ш., достигнутых в 1902 году со Скоттом. Дальше начинались места, неизвестные человечеству, и, таким образом, продолжение маршрута приобрело характер открытия, что в дневнике руководителя похода отражено следующими словами: «Мало кому из людей выпало на долю видеть страну, которую никогда не видал глаз человека; поэтому не только с захватывающим интересом, но и не без некоторого внутреннего трепета наблюдали мы эти новые

хребты гор, возникавшие перед нами среди великой и неведомой страны, расстилавшейся впереди. Это были величественные пики, покрытые вечными снегами у основания и высоко поднимающиеся к небу. Кто скажет, что мы еще откроем на пути к югу, какие новые чудеса там встретятся, и воображение наше разыгралось вовсю...»

Однако пока жизнь исследователя во многом определялась прежними заботами — уже на 82° 38" ю. ш. пришлось пристрелить следующую лошадь, утратившую способности тягловой силы. Теперь, когда по шельфовому леднику Росса было пройдено почти пятьсот километров, возникли очевидные изменения в характере ледяной поверхности: «Мы сейчас примерно на уровне моря. Волнообразные складки тянутся с востока на юг и в западном направлении — они являются для нас полной загадкой. Я не могу себе представить, чтобы их существование стояло в какой-либо связи с питанием барьерного льда со стороны прилежащих гор».

Горы для участников маршрута были не просто частью пейзажа, что отмечено в отчете Шеклтона еще 30 ноября: «Весь день перед нами появляются новые горы на горизонте, и мы замечаем с некоторою тревогою, что они заходят все более и более на восток — это означает, что нам придется изменить свой путь и уклониться от линии, идущей прямо на юг. Правда, до них еще далеко, а когда мы подойдем к ним ближе, то, может быть, найдем какой-нибудь проход, который позволит идти нам прямо на юг <...> Сегодня опять мы видели новую горную страну в южном направлении и заметили, что окраина льда загибается все более и более к востоку, в направлении совершенно невыгодном для нас. Я вижу, что приближается время, когда нам придется сойти со льда и подняться на горы». Таким образом, первоначально интерес к горам был с точки зрения их преодоления.

Разумеется, имело место и любопытство исследователей по отношению к природным характеристикам горной системы, что также было отмечено Шеклтоном: «Вся эта горная страна, по-видимому, состоит из хребтов, тянувшихся один за другим <...> У подножья хребта, мимо которого мы идем, видны колоссальные гранитные утесы с вертикальными обрывами, без малейшего снега на них; они поднимаются до 1200—1800 м. Основная порода скал, по-видимому, сланцы, похожие на те, из которых сложены западные хребты против нашей зимовки <...> Далее к югу располагаются горы, совершенно лишенные снега, так как склоны их почти вертикальны, а высота их должна достигать 2400—2500 м. Все же, надо сказать, это очаровательная и удивительная страна!.. Большая часть гор, мимо которых мы идем, состоит из огромных гранитных масс; местами они со множеством глетчеров, спускающихся в промежутках между гор, вероятно, из скопления льда, находящегося позади них, внутри страны, подобно тому, как это наблюдается к северу от Земли Виктории». Таким образом, даже на этом этапе экспедиции Шеклтона было совершено открытие первостепенного значения — продолжение Трансантарктических гор с Земли Виктории вглубь материка Антарктиды с поворотом в направлении к Антарктическому полуострову. И это было только началом. Пока же на пути к Южному полюсу оказалось препятствие, грандиозная горная система, и ее предстояло одолеть. Очевидно, требовалась какая-то рекогносцировка, которая позволила бы определить возможность пересечения неизвестных гор на пути к полюсу с наименьшими затруднениями и потерями во времени. 1 декабря на 14° 16' ю. ш. очередная лошадь, выбившаяся из сил, была убита. Осталась последняя.

Ситуацию на следующий день Шеклтон описал так: «Нет никаких шансов продвинуться далее к югу по барьерному льду <...> Мы двинулись к земле, которая тянется в юго-восточном направлении. К 18 часам мы были уже близко к хребтам, расположенным по краю льда. Здесь виден красный холм, вышиною примерно в сто метров, — мы надеемся взобраться на него завтра, чтобы с вершины осмотреть окружающую местность. Затем, если будет возможность, мы попытаемся пройти вместе с нашей лошадью по расположенному впереди нас глетчеру до континентального льда или, в благоприятном случае, до самого полюса. Все это нас очень волнует — время нам дорого, а запас пищи еще дороже — было бы большое счастье, если бы удалось найти путь через горы». Что удивительно — они нашли такой путь, и это требует отдельного описания с максимальным привлечением текста самого Шеклтона. Отметим, что поиск произвели со стоянки на $83^{\circ} 28''$ ю. ш. и $171^{\circ} 30''$ в. д. до горы, получившей название Хоуп (Надежда).

«С вершины этого гребня перед нашими взорами раскрылся уже свободный проход к югу, так как в этом направлении был виден огромный глетчер, спускавшийся с юга на север между двумя колоссальными горными хребтами. Насколько мы могли рассмотреть, глетчер этот казался довольно ровным, за исключением части его у самого устья, но уверенности в этом, конечно, у нас не было, расстояние было слишком велико. Мы стали еще выше, на следующий гребень, и по снежному склону достигли в конце концов вершины горы — высота ее оказалась, по данным анероида и гипсотермометра, 1016 м. С вершины мы могли рассмотреть глетчер, тянувшийся внутрь страны, к югу и как будто сливающийся с высоким материковым льдом. Там, где он впадал в барьерный лед (шельфовый

ледник Росса современных карт. — *Прим. авт.*), примерно к северо-востоку, складки, образовавшиеся от давления, были огромны, и на много километров поверхность барьерного льда была совершенно изломана. Это и было то, что мы видели впереди себя за последние дни, и теперь нам стала совершенно понятной причина этого нарушения поверхности барьерного льда. В юго-восточном направлении мы могли видеть высокую цепь гор, вдоль которой все время шли, двигаясь в том же направлении. Теперь можно было с уверенностью сказать, что барьерный лед ограничивается этой цепью гор, тянущейся в юго-восточном направлении вплоть до 86° ю. ш. Горы на западе производят впечатление более обильно покрытых льдом гор, чем восточные горы <...> К юго-востоку, где, по-видимому, находится головная часть глетчера, виднеется несколько острых конусов из очень темной породы».

Маленький отряд направился к горам, чтобы воспользоваться своим открытием. Последняя оставшаяся лошадь везла груз более трехсот килограммов, люди тянули на санях примерно столько же. 4 декабря они вышли на ледник, путь по которому вел их к Южному полюсу.

Ледник, названный в честь главного спонсора экспедиции, известного финансиста Уильяма Бирдмора, оказался весьма подходящим для продвижения к цели. В своем изобилии выборе Шеклтон не ошибся, что подтвердили также его последователи. По сравнению с соседними ледниками Бирдмора оказался менее трещиноватым, что имело большое значение для перемещения по нему. Начало движения по леднику он описал так: «5 декабря в 8 ч. Вышли и двинулись вниз по обледенелому склону к главному глетчеру, который позднее был назван нами глетчером Бирдмора <...> Я опять сильно страдал от снежной слепоты».

ты и остался поэтому в лагере, тогда как Маршалл и Адамс пошли выискивать хорошую дорогу, по которой можно было бы идти далее после завтрака. Когда они вернулись, то сообщили мне, что впереди опять много голубого льда с трещинами». Первый день пребывания на леднике Бирдмора оказался разочаровывающим, позволив пройти лишь 15 км с постепенным набором высоты до 515 м.

7 декабря события едва не приобрели трагический характер. «В 13 ч, когда мы остановились на завтрак, освещение сделалось очень плохим, стало трудно различать трещины, тем более что они покрыты снегом. Но затем освещение несколько улучшилось, когда вдруг мы услышали крик Уайльда о помощи. Мы остановились, бросились к нему и увидели, что его сани передним концом свешиваются над пропастью, а сам Уайльд на краю трещины удерживает их от падения, от лошади же нет и следа. Мы добрались до Уайльда, он кое-как выкарабкался и спасся, а наш бедняга Стокс пропал, да и спасение Уайльда было прямо чудесным. Он следовал по нашим следам <...> мы перешли трещину, совершенно покрытую снегом, вполне благополучно, но под тяжестью лошади снежный покров проломился, и в одну секунду все было кончено. Уайльд рассказывал, что он почувствовал как бы сильный порыв ветра, повод был вырван из его рук. Он расставил руки и едва успел ухватиться за край трещины. К счастью для него и для нас, под тяжестью Стокса обломалось дышло сани, так что сани уцелели, хотя их верхняя дуга была сломана. Мы ложились на живот и заглядывали в зияющую пропасть, но там ничего не было видно и не было слышно ни звука — она казалась черной бездной. Пришлось нам запрячься в оставшиеся сани и двинуться в путь, таща теперь вчетвером 500 кг. В 18 ч 20 мин, страшно усталые,

мы свернули в сторону от массы трещин и обломков льда на более гладкое пространство, где можно было разбить палатки. Мы были чрезвычайно обрадованы спасению Уайльда. Обдумывая на досуге все происшествия дня, я представил себе с полной ясностью, что означала для нас потеря саней. У нас осталось бы два спальных мешка для нас четверых, и сомнительно, удалось ли добраться благополучно обратно до зимовки с уцелевшим запасом пищи, все же шансы достигнуть полюса были бы безнадежно потеряны. Теперь оставшийся маис мы съедим сами. Лишь один светлый луч за этот черный для нас день — мы все равно бы не могли идти со Стоксом дальше и должны были бы сегодня же застрелить его. Конечно, потеря его — дело для нас все-таки печальное, так как мы рассчитывали на его мясо, но для нужд передвижения он был уже бесполезен. Когда мы попытались вечером разбить свой лагерь, то ударяли кирками в снег, чтобы узнать, нет ли там скрытых трещин; и кирка всюду проходила насквозь! Было бы совершенным безумием разбивать лагерь в этом месте».

На следующий день подъем получил свое подтверждение. В полдень высота очередной стоянки была определена в 570 м, а к вечеру разбили лагерь на высоте 700 м. Разумеется, такой подъем требовал усилий от людей. В то же время опасность трещин подстерегала участников маршрута постоянно, что подтверждалось практически ежедневными провалами. 9 декабря «Маршалл провалился сквозь один из мостов и спасся лишь благодаря упряжи, соединявшей его с санями. Он моментально исчез под поверхностью снега и льда, а трещина эта была такого сорта, что дна ее не было видно, глубина ее была не менее 100 м. Немного спустя провалился и Адамс, а затем и я. Положение становилось с часу на час все более опасным...

В 11 ч 45 мин мы остановились для астрономических наблюдений и заодно решили позавтракать. Оказалось, что мы находимся на $82^{\circ} 02''$ ю. ш. — это не так плохо, если принять во внимание, что в течение последних двух дней мы тащили свой тяжелый груз все время вверх. В полдень мы находились на высоте 700 м над уровнем моря <...> Сейчас в 20 ч мы находимся на высоте 912 м <...> За сегодняшний день мы прошли 21 км. Все наши разговоры вертятся главным образом о еде, мы обсуждаем, что каждому хотелось бы сейчас съесть, а во время еды похлебка исчезает что-то уж со слишком большой быстротой!»

Судя по этим строкам, обстановка в полюсном отряде складывалась, мягко говоря, непростая: с одной стороны, путь к полюсу, казалось бы, определился, а с другой — было слишком много разнообразных препятствий, и люди вкалывали на пределе своих физических и моральных возможностей. Они не только делали самую черную работу, тащили за собой осточертевшие сани с грузом вместо лошадей. Но при этом еще не забывали о науке, хотя ни один из их не являлся специалистом, например, в геологии, что подтверждают следующие строки из книги-отчета Шеклтона:

«Не раз падали, расшибались и сильно резали руки об острые льдины. Все мы более или менее изукрашены порезами и синяками <...> Горные породы, из которых образована морена, очень замечательны — они всех цветов и самого различного строения. Я затрудняюсь описать их, но мы привезем образцы геологам, чтобы они их определили. Главнейшие породы нашей «Облаконосной» горы, под которой мы разбили наш лагерь, по-видимому, сланцы, кварц и очень твердая темно-коричневая порода, названия которой я не знаю. Очень красивы валуны из мрамора, конгломерата и брекчии самых разнообразных

цветов, но эти породы мы не можем взять с собой. Для нас вес чрезвычайно много значит, поэтому мы можем взять лишь крохотные образцы главнейших пород, и пусть по ним уже геологи определяют общий геологический характер страны <...> Старые морены располагаются выше в виде террас <...> Сегодня вечером мы все страшно голодны и устали до последней степени после тяжелых испытаний на глетчере. Пока я взбирался на гору, чтобы осмотреть окрестности, другие занимались тем, что с помощью плоских камней перетирали маис, привезенный в качестве лошадиного корма, чтобы использовать его самим и сэкономить таким образом наши запасы. Правда, такой способ приготовления был довольно примитивен, но иначе нам бы пришлось израсходовать слишком много керосина для продолжительной варки маиса. Температура была -11°C в полдень и -10°C вечером. Мы все же подвигаемся на юг и надеемся через несколько дней добраться до материкового льда <...> Погода все еще прекрасная».

Это очень показательный отрывок, требующий, однако, комментария. Действительно, как обычно бывает в настоящей экспедиционной жизни, здесь все перемешалось. Элементарные физические перегрузки, изнуряющие человеческий организм, и живой интерес, который люди вместе с тем сохраняют, даже за пределами своих специальностей, фиксируя удивившие их, казалось бы, мелочи, но вместе с тем такие реальные для современного специалиста. Так, в приведенном отрывке описаны ледниковые стаканы, возникающие при протаивании мелкого минерального материала на ледниковой поверхности при нагреве солнечными лучами, положение морен разного возраста, внешне напоминающее террасы, и целый ряд других природных особенностей, причем в деталях, не вы-

зывающих сомнений. И тут же подробности быта, когда люди вынуждены употреблять для собственного пропитания лошадиный корм, используя подручные средства — камни — в качестве жерновов, чтобы сберечь керосин.

А сама каторжная маршрутная работа: «...Острый, угловатый голубой лед со множеством провалов и трещин, то поднимавшийся высокими холмами, то спускавшийся в глубокие ямы, — по трудностям путешествия, положительно, нет такой другой поверхности в полярных странах! Наши сани жестоко страдают от этой поверхности, а нам самим то и дело приходится всячески оберегать их от поломки, удерживать, когда они катятся в пропасть, и спасать в то же время собственную жизнь. У всех нас множество ушибов от падений на острый угловатый лед, но, к счастью, пока никто себе не свихнул ни руки, ни ноги. Сегодня приходилось работать посменно, так как мы могли тащить зараз лишь одни сани: двое по очереди тянули их, тогда как двое других поддерживали и подталкивали, чтобы они шли прямо. Таким образом, мы проходили милю, затем возвращались назад через трещины и продвигали вперед вторые сани. Повторив это сегодня на протяжении дня по такой поверхности, где на каждом шагу угрожало падение и гибель, в результате мы продвинулись всего на три мили к югу... Мы очень надеемся, что завтра минуем область максимального давления льдов, и тогда будет значительно лучше идти, а если путь будет хороший, то в скором времени мы можем добраться и до нашей цели».

Несмотря на то что за 13 декабря было пройдено всего 8 км, с достижением высоты 1327 м удалось одолеть 100 км по леднику. Однако его верхний предел оставался неизвестным, хотя (судя по опыту Скотта на Земле Виктории в 1901–1904 годах) следовало ожидать его где-то на высо-

те порядка 3000 м, до которой, таким образом, еще было далеко. Действительно, в дневнике Шеклтона за этот день отмечено: «по мере того как мы поднимаемся, на западе и юго-западе появляются все новые и новые горы». На следующий день эта тенденция сохранилась — поскольку в описании событий за 15 декабря присутствуют «отдельные горы, которые, очевидно, пробиваются сквозь континентальный лед, — итак, перед нами открытый путь на юг! Огромные горы тянутся к востоку и западу».

Однако наши оценки ситуации в середине декабря 1908 года на основе сведений Шеклтона требуют осторожности по следующим соображениям. Во-первых, сравнение с современной картой показывает, что его расстояния преуменьшены примерно на четверть или треть, видимо, из-за несовершенства счетчиков пути на санях. Во-вторых, оценки высот грешат погрешностями из-за особенностей барической топографии в Трансантарктических горах, как это видно из записей за 15 декабря. Наиболее надежны в книге Шеклтона сведения о границах ледника Бирдмора и ледникового покрова, на которые и следует опираться.

По этому признаку отряд Шеклтона вышел на ледниковый покров чуть раньше 26 декабря: «Сегодня мы совершенно потеряли землю из виду, она вся осталась у нас позади, и сейчас кругом расстилается безграничная снежная пустыня». Такой вывод подтверждается как оценками высоты, превосходящей 2900 м, так и координатами местоположения отряда, полученными из астрономических наблюдений на 86° ю. ш. с привязкой к современной карте. Поэтому оценку шансов Шеклтона на достижение полюса следует давать исходя из предшествующей даты.

Сам Шеклтон оценивает их таким образом с весьма примечательным началом: «Сегодня досыта наелись, но

это последний случай перед многими и долгими днями. После обеда занялись обсуждением своего положения и решили еще более сократить рацион. Теперь остается примерно 800 км до полюса и обратно до того места, где мы сейчас находимся. Провизии у нас на месяц, но галет только на три недели. Завтра здесь бросим все за исключением самого необходимого. В смысле одежды мы дошли до крайнего предела, но теперь решили обойтись даже без запасных полозьев в надежде, что старые полозья выдержат, — приходится рисковать этим. Маршалл смерил сегодня вечером температуру у нас у всех. Оказалось, она на два градуса ниже нормальной, но все же мы себя чувствуем себя в полном порядке при этой нашей жизни на чистом воздухе, а главное — мы все же продвигаемся на юг!»

В сложившейся ситуации необходимо вернуться к событиям предшествующей декады, суть которых — ожидание завершения бесконечного подъема и желание освободиться от лишнего груза, с тем чтобы воспользоваться им при возвращении, а также стремление получить максимум информации об окружающей местности, что лучше всего прослеживается в сборе геологических образцов. Действительно, подъем ледниковой поверхности отмечен у Шеклтона 15 декабря («мы все время поднимались»), 17 декабря («подъем был крут»), 19 декабря («перед нами опять новый подъем»), 20 декабря («все еще мы не наверху, хотя уже, кажется, близко <...> весь день пришлось подниматься»), 23 декабря («наше плато после утреннего перехода по довольно хорошей поверхности начало снова подниматься») и даже 24 декабря («мы все еще поднимались вверх»). Несомненно, это создавало дополнительную психологическую нагрузку для участников похода, надеявшихся на близкую развязку. Отсюда частые случаи само-

обмана: 15 декабря («как будто впереди нас расстилается высокое плато»), 17 декабря («плато действительно наконец видно»), 19 декабря («думаю, что завтра мы уж наверное окажемся на самом плато») и т. д., и т. п. При этом каждое подобное разочарование вело к усилению морального пресса, сказываясь на состоянии людей. Стремление освободиться от излишков груза в это время у Шеклтона отмечено 15–16 декабря, 17 декабря и 26 декабря.

На этом неблагоприятном фоне состояние людей (помимо воздействия ветра и низких температур) определялось дисбалансом затрат сил на тяжелом маршруте и недостаточным их восполнением за счет скудного походного рациона. Отсюда частые ссылки у Шеклтона на непреходящее чувство голода, обострившееся в верховьях ледника Бирдмора: 18 декабря («экономим сильно свою провизию <...> и тем сильнее голодаем»), 20 декабря («мы страшно голодаем») и неоднократно отмеченного позднее. Так, 23 декабря он отметил особенности экзотического блюда, которое «вкушали» его люди: «Лошадиный маис не разбухает теперь в воде, так низка ее температура, а вода замерзает. В результате маис начинает разбухать внутри, когда его поешь. Мы на самом деле страшно голодны, и разговоры наши большей частью вертятся о том, чего бы каждый хотел поесть» — и т. д. Нельзя забывать, что повышенный расход сил был связан с тем, что сани с грузом приходилось перетаскивать по нескольким приемам, неоднократно возвращаясь за ними, что значительно замедляло продвижение к цели.

Важно, что на этом суровом фоне сохранялось стремление к познанию окружающей местности, частично уже отмеченное выше, и интерес к собственной исследовательской деятельности. Так, Уайльд (всего лишь стюард в экспедиции 1901–1904 годов на «Дискавери»!) в этой ситуации

сам отыскивает ценные образцы углесодержащих пород и приносит их в лагерь, вызвав однажды следующий комментарий руководителя: «Такое открытие будет чрезвычайно интересно для ученого мира. Уайльд рассказывает, что там имеется около шести слоев этого темного вещества, перемешанного с песчаником, и что слои его от 4 дюймов до 7–8 футов толщиной <...> Мы сняли фотографию с песчанников. Мне очень бы хотелось как-нибудь выгадать время, чтобы рассмотреть эти скалы более подробно. Теперь у нас нет возможности заниматься геологическими исследованиями». Отметим только значимость подобного открытия, поскольку речь идет об образцах серии Бикон, выявленных ранее Ферраром на Земле Виктории, обнаружение которых имело принципиальное значение. Сам Шеклтон вполне оценил находки Уайльда, когда на стоянке 18 декабря «пока готовили завтрак, я добыл образцы пород с окружающих скал, они были вовсе не похожи на вчерашний песчаник. Горы здесь совершенно иные». Характерно, что у людей сохранялось чувство юмора. Так, Уайльд сравнивал хождение по леднику со снежными мостами — с прогулкой по стеклянной крыше в металлическом переплете. Вне всякого сомнения, несмотря на нечеловеческие условия окружающей действительности, экстремальные во всех отношениях, первоисследователи Антарктиды той поры оставались на достойном уровне как личности.

Маршрут по ледниковому покрову с максимальным приближением к Южному полюсу с 25 декабря 1908-го по 9 января 1909 года занял чуть больше двух недель, и его начало ознаменовалось примечательными рассуждениями Шеклтона: «Еще два дня, и наш запас маиса кончится, тогда наша похлебка делается еще жиже, чем теперь. Эта нехватка пищи — дело очень неприятное, но ведь если бы

мы позволяли себе вещи, в обычных условиях кажущиеся совершенно необходимыми, нам пришлось бы оставить всякую мысль о достижении полюса!» Спустя сутки он повторяет: «Голод заставляет нас все время думать о плам-пудинге, а жесткий, наполовину сваренный маис вызывает расстройство желудка, но мы все же продвигаемся на юг!»

Соотношение остающегося запаса пищи и безжизненных пустынных расстояний заставляет его мысль постоянно и лихорадочно работать на завершающей стадии маршрута, как это следует из записи в дневнике 28 декабря: «При хорошем состоянии погоды я рассчитываю дойти до полюса 12 января, а затем мы попытаемся быстрыми переходами добраться до мыса Хат к 28 февраля. Нас так утомляет эта работа, что, протащив сани час, мы ложимся (разумеется, на снег! — *Прим. авт.*) минуты на три поболтать <...> Дело принимает серьезный оборот, положительно надо увеличивать количество пищи, если мы хотим дойти, и придется устроить склад в километрах в 110 от полюса и на обратном пути попытаться найти его. Сани наши пришли в ужасное состояние, и по рыхлой поверхности тащить их страшно трудно <...> Физическая работа на такой высоте чрезвычайно утомительна, а нам весь день приходилось страшно напрягаться <...> Все мы сильно страдаем от голода, но все же продвигаемся. Вечером (в последний день 1908 года. — *Прим. авт.*) находимся на широте $86^{\circ} 54''$, но у нас припасов на три недели, а галет даже только двухнедельный запас для предстоящего пути примерно в 800 км. Сделаем все, что можем».

В наступившем 1909 году «мы опять поднимались, и сегодня вечером находимся на высоте 3361 м над уровнем моря <...> Из всех нас Уайльд как будто является наиболее приспособленным. Делаем все, что возможно, но положе-

ние становится все серьезнее <...> Мы недостаточно быстро продвигаемся вперед, чтобы обойтись имеющимся запасом пищи и вовремя вернуться назад к нашему складу. Я не могу все же сейчас думать о неудаче. Следует, однако, внимательно рассмотреть вопрос, от которого зависит жизнь моих спутников <...> Чувствую, если мы зайдем слишком далеко, при таком состоянии пути не сможем вернуться, и тогда все добытые результаты будут потеряны для остального мира. Сейчас мы можем с уверенностью сказать, что Южный полюс находится на самом высоком плато в мире, и наши геологические и метеорологические наблюдения окажутся, вероятно, также чрезвычайно ценными для науки, но, конечно же, это еще не достижение полюса! Во всяком случае, надо сделать все, что можем! Нам приходится сейчас бороться против неодолимых сил природы. Этот пронизывающий южный ветер со снегом положительно губит нас, и после 10-часовой борьбы тарелка скудной пищи, две галеты и чашка какао несколько не согревают. Надо будет завтра тщательно обсудить наше положение со всех сторон. Время идет, и наши запасы исчезают».

Запись в дневнике за 4 января начинается с констатации: «Виден конец нашего пути <...> Мы настолько обессили из-за холода, что когда в полдень смерили температуру тела, то она у нас троих оказалась ниже 34,4 °C. Вышли сегодня в 7 ч 40 мин, оставив на месте лагеря склад на этом обширном пустынном плато — риск, который оправдывался данными обстоятельствами и на который пошли мои спутники. Они соглашались на всякий риск с полным самозабвением и готовностью, почему только нам удалось забраться так далеко <...> Наибольшее препятствие для нас — это огромная высота в 3400 м и встречный пронизывающий ветер. Лица наши потрескались от мороза,

а руки и ноги только что не отморожены <...> Я полагаю, что для путешествия по этому плоскогорью даже теперь, в разгар лета, мы должны были иметь не менее 1,15 кг пищи, а наш рацион сокращен до 0,92 кг <...> Надеемся, что удастся подойти к полюсу на расстояние 160 км — при данных условиях не можем ожидать чего-то большего».

Определенно, даже в этих нечеловеческих условиях сугубо рациональное преобладает в его решениях, когда приходится учитывать множество разнообразных и противоречивых факторов, чтобы выбраться из этой ледовой западни, конца-краю которой не видно. 6 января уже на пределе сил он констатирует: «Лошадиный маис кончился. Сегодня был самый тяжелый день за время похода. Лица и пальцы у нас постоянно подвергались обморожению <...> Сегодня вечером находимся на 88° 07' ю. ш. Это наш последний переход. Ночью дует страшный ветер. Едва ли мне удалось бы изложить свои переживания и чувства, если бы я попытался это сделать. Лишь одно облегчает несколько наше отчаяние — это чувство, что мы сделали все, что могли».

Однако наутро началась двухсуточная метель, бушевавшая при ветре со скоростью больше 40 м/с, исключавшем какое-либо движение. У людей возникала естественная мысль: сохранится ли их прежний след, по которому им предстояло возвращаться? «Вечером, впрочем, погода как будто начинает успокаиваться, — отметил в своем дневнике Шеклтон. — Завтра можно будет сделать еще один переход и пройти немного к югу. Чувствую, что этот переход будет последним <...> 9 января. Последний день нашего пути вперед. Мы закончили свое предприятие. Крайняя точка, достигнутая нами, находится под 88° 23' ю. ш. и 162° в. д. Около часа дня ветер спал, спустя час мы поднялись, позавтракали и в 4 ч вышли на юг, захватив с собой

английский флаг <...> Мы то бежали, то шли по поверхности, сделавшейся твердой благодаря последней метели, и в 9 ч были уже на $88^{\circ} 23'$ ю. ш. Нам странно и непривычно идти как-то без саней. На крайней точке своего пути мы подняли флаг английской королевы, а затем и второй английский флаг и объявили это плоскогорье английским владением <...> Мы пробыли там лишь несколько минут, а затем сняли флаг, чтобы забрать его с собой, съели захваченный завтрак и спешно направились назад, так что уже в 15 ч достигли лагеря.

Смертельно уставшие, во вторую половину дня мы смогли идти лишь два часа. И в 17 ч 30 мин остановились на ночевку <...> На наше счастье, следы не были замечены метелью, они хорошо заметны, и мы могли по ним легко идти — увы, теперь уже по направлению к дому! Это, конечно, ужасно, но мы сделали все, что могли!»

Переживания участников полюсного маршрута понятны, но теперь их главной задачей становилось возвращение, напоминавшее временами бег наперегонки со смертью. Что касается решения идти назад, то в сложившейся обстановке язык не поворачивается считать его неудачей — без вести пропасть в центре Антарктиды означало прервать последовательность в системе исследований, ведь вместе с людьми погибли бы и результаты их наблюдений. Уже поэтому благополучное возвращение становилось необходимостью, что отчетливо понимал сам Шеклтон. По всем трем основным подразделениям местности (собственно ледниковому покрову вблизи полюса, леднику Бирдмора и шельфовому леднику Росса) возвращение проходило со своими особенностями, и уже поэтому требует отдельного описания.

Высокий темп движения по собственным следам на ледниковом покрове к Трансантарктическим горам объясняется предельно просто — во чтобы то ни стало уйти от опасности гибели в самых сложных природных условиях (к каковым относятся прежде всего низкие температуры и нехватка кислорода) и добраться до продовольственных складов, оставленных на пути к полюсу. Действительно, в первые дни возвращения протяженность дневных переходов не превышала 30 км, хотя и погодные условия, и состояние людей оставляли желать лучшего, что нашло отражение на страницах дневника Шеклтона: «Холод страшный, температура все время -28°C , и последнюю ночь мы плохо спали. Я совсем не спал, так как обе мои пятки отморожены и кожа полопалась на них, а также и на пальцах ног. Все же мы можем еще хорошо идти и продвигаемся довольно быстро. Ведь нам и поневоле приходится торопиться — у нас осталось всего 10 кг галет, которыми мы должны довольствоваться на протяжении 225 км», оставшихся до склада в истоках ледника Бирдмора. Пришлось снова экономить, уменьшив дневной паек на одну галету на каждого, в результате чего, как отмечает Шеклтон, «голод наш, таким образом, еще более усилился».

Другие события на этом пути: отломилось мерное колесо на санях, но 16 января в истоках ледника Бирдмора показались первые вершины Трансантарктических гор, и главное — хорошо сохранились следы людей на пути к полюсу, и это облегчало ориентировку при возвращении. Да и ветер теперь чаще задувал в спину, так что, поставив на санях парус, путешественники смогли увеличить дневные переходы до 42 км 18 января и до 46 км 19 января. Правда, такой темп оказался изматывающим, и поэтому выход к складу в истоках ледника Бирдмора

дался тяжело (в значительной мере из-за рыхлого снега), зато угроза голода на какой-то срок отступила, что сказалось на состоянии людей: «Как ни тяжело было в этот день (20 января. — *Прим. авт.*), все же мы счастливы, что распрощались с этим ужасным плоскогорьем и сейчас можем спускаться по глетчеру, по нашей старой дороге».

Спуск по леднику Бирдмора занял немногим больше недели, и только однажды дневной переход превысил 40 км — понятно, прежде всего из-за состояния поверхности. Заметным оказалось повышение температуры, которая на этом отрезке пути не опускалась ниже -20°C . И снова угроза голода не отпускала Шеклтона и его спутников, обозначившись спустя четверо суток после склада в верховьях ледника Бирдмора. Уже 24 января Шеклтон отметил, что «у нас осталось еды всего лишь на два дня, а галет даже только на один при самой сокращенной порции, впереди же еще 64 км до следующего склада, где можно пополнить запасы <...> Сегодня утром нам очень плохо приходилось среди множества трещин на глетчере, и сейчас у нас от саней с одной стороны осталась лишь половина полоза <...> Все же я думаю, что мы в безопасности».

Всего сутки спустя «еды осталось вообще лишь на один раз — галет нет совсем, имеется лишь немного чая, какао, соли и перца. Завтра надо добраться до склада! Шли мы сегодня хорошо, за исключением <...> когда пришлось передвигаться по опаснейшим трещинам — нас спасали только лямки, которыми мы были связаны с санями. Устали страшно, но, к счастью, сейчас хорошая теплая погода».

Тем не менее к складу на границе с шельфовым ледником Росса участники маршрута пришли 27 января в таком состоянии, что палатку установили в километре от него, а за продуктами отправили наименее уставшие

го. Он-то и доставил провиант для остальных. 28 января «в 13 ч прошли ущелье и оказались снова на поверхности барьерного льда <...> Сейчас мы в полной безопасности, у нас продовольствия на 6 дней, и нам нужно пройти лишь 80 км до следующего склада, но у Уайльда открылась дизентерия. Неизвестно, что является причиной ее, возможно, что конина». Вполне вероятно, это стало следствием длительного голодания в предшествующие дни, и скорее само заболевание оказалось обычным голодным поносом, опасность которого, однако, была несомненной, поскольку лишала сил участников полюсного маршрута.

Возвращение по шельфовому леднику Росса также заняло меньше времени, чем путь к подножью Трансантарктических гор в ноябре 1908 года, несмотря на то что теперь люди сами тащили свои сани. Тем не менее из-за желудочных заболеваний они едва передвигали ноги, и только в особо благоприятных условиях дневные переходы превышали 30 км, как это было 10, 17, 22 и 27 февраля. Драматизм финала в этой ситуации определялся сроками возвращения судна, поскольку сам же Шеклтон ограничил время его ожидания у экспедиционной базы на мысе Ройдс до 1 марта.

Затянувшийся из-за болезней участников маршрут проходил в крайне монотонной обстановке, во многом определяемой погодой, качеством поверхности и состоянием людей. В этой ситуации многократно повторялась описанная выше опасность не добраться вовремя до очередного склада. Для примера приведем обстановку за неделю в феврале: 7-го — «смертельно устали, голодны и слабы», 8-го — «прямо умираем с голода, о еде только и говорим», 9-го — «все мы только и думаем и только говорим о еде», и т. д., и т. п. вплоть до 13-го, когда «добрались до склада в 11 ч 30 мин, совсем уже без продовольствия».

Запись в дневнике Шеклтона на следующий день гласит: «Мы все еще очень слабы, но нам лучше <...> Большой неприятностью являются потрескавшиеся губы». Особым событием 19 февраля оказалось, разумеется, появление в поле зрения долгожданного ориентира: «Утром увидели на горизонте вулкан Эребус». Достижение 20 февраля склада «А» стало лишь частичным решением проблемы, так как, по заключению Шеклтона, «имеющихся здесь запасов не хватит, чтобы дойти с ними до судна». Зато можно было не экономить найденное, поскольку очередной склад у утеса Мина-Блаф согласно договоренности наверняка пополнили новыми запасами, прибывшими с судном. Действительно, следы вспомогательной партии наблюдались еще 22 февраля в 70 км южнее. «Мы прошли мимо лагеря, устроенного ими в полдень, и я удостоверился теперь, что судно наше пришло, так как в этом лагере мы нашли консервные жестянки с иными этикетками <...> которых у нас не было. Тщательно обыскав лагерь, мы нашли три маленьких кусочка шоколада и обломок галеты. Мы разыграли их по жребию, и, на мое несчастье, мне не повезло <...> забавно, что на один момент я на самом деле был огорчен этой неудачей». С одной стороны, можно не сомневаться в искренности такого признания, а с другой — это важное свидетельство изменения психологии человека под влиянием пережитых нагрузок.

Завершение маршрута произошло следующим образом. До склада у утеса Мина-Блаф дошли 23 февраля, и там Шеклтон окончательно убедился, что склад был пополнен, а в письме сообщалось о прибытии судна. Маршрут на север к зимовочной базе продолжился, но обострение болезни у Маршалла потребовало принятия срочных мер. Так, Маршалл остался под наблюдением Адамса в палат

ке в 25 км южнее утеса Мина-Блаф, а Шеклтон с Уайльдом устремились на север, чтобы остановить судно, срок пребывания которого в заливе Мак-Мёрдо согласно инструкции истекал. Днем 28 февраля спасатели увидели открытую воду залива, но попытка установить связь с людьми на его берегах с помощью гелиографа успеха не возымела. Добравшись благополучно до мыса Хат, они обнаружили только письмо с сообщением, что остальные участники экспедиции уже на борту судна, которое до 25–26 февраля будет ждать под защитой Ледникового Языка. Такая новость, полученная 28 февраля, внушала тревогу, но, к счастью, все обошлось. Чтобы привлечь внимание своих товарищей, пришлось поджечь старый магнитный павильон, и вскоре Шеклтон и Уайльд уже стояли на палубе судна. «Все члены экспедиции были здоровы, намеченные планы были удовлетворительно выполнены, и научные работы надлежащим образом проделаны. Сплошь только хорошие вести были привезены нашим судном из внешнего далекого мира. Казалось, огромная тяжесть свалилась с моих плеч! Теперь прежде всего надо было доставить на судно Адамса и Маршалла». 2 марта Шеклтон с несколькими помощниками добрался до палатки, где убедился, что отдых пошел больному на пользу. Уже 4 марта все вернулись на судно, и таким образом экспедиция завершила свою деятельность в Антарктиде.

Отметим в свидетельствах Шеклтона следующее обстоятельство: расстояния между складами нередко ставили на грань жизни и смерти участников полюсного маршрута, откуда малейшая задержка по условиям пути из-за характера поверхности или погоды могла стать роковой, не говоря об опасности заболеваний. Определенно, на будущее это было очень важным обстоятельством, которое, как

нам предстоит убедиться, не было учтено в некоторых экспедициях. Точно так же определенный драматизм финала возник из-за заболеваний людей в полюсном отряде.

Что касается самого маршрута, то его важнейшим показателем является более высокий темп при возвращении, что подтверждается приведенными ниже данными.

	Шельф	Бирдмор	Плато	Всего
Время в днях туда	35	12	15	62
Время в днях обратно	30	8	11	49

Эта нехитрая арифметика заставляет отдать дань уважения способности Шеклтона принимать решения в самых экстремальных условиях. Несомненно, то, что они повернули назад, находясь в недельном переходе от полюса, является его победой, а не поражением. У него не было иного варианта, если он хотел сохранить жизнь людей, доверившихся ему, и доставить в цивилизованный мир полученную информацию, которой могли бы воспользоваться другие.

Научные результаты похода к полюсу превзошли все ожидания, даже помимо ликвидации «белого пятна» южнее горы Маркхэм. Были подтверждены основные подразделения оледенения Антарктиды в их непосредственной связи с самими Трансантарктическими горами: шельфовый ледник Росса, ледники сквозных долин в этих горах и, наконец, сам ледниковый покров (приполюсное ледниковое плато) Антарктиды западнее и южнее Трансантарктических гор. Определилось продолжение Трансантарктических гор, как протяженной орографической системы, так и по своему геологическому строению, включая положение серии Бикон с возрастом на границе верхнего па-

леозоя и нижнего мезозоя (примерно 200–400 млн лет назад) на древнем гранитном основании. На значительном пространстве определилась южная граница шельфового ледника Росса. Наконец, особенность расщепления Транс-антарктических гор целым рядом сквозных поперечных долин, занятых как известными ледниками (Феррара, Кётлица, Бирдмора и др.), так и неизвестными. Именно особенности рельефа открыли путь будущим покорителям полюса, но первым это продемонстрировал Шеклтон.

Маршрут к Южному магнитному полюсу является такой же неотъемлемой частью экспедиции Шеклтона 1908–1909 годов, как и поход к Южному полюсу, причем главным исполнителем этого предприятия стал профессор Сиднейского университета Эджуорт Дэвид, геолог по специальности. В состав его маршрутной группы входили также врач Алистер Маккей и Дуглас Моусон, причем исследования последнего сформировали самостоятельную главу в будущем изучении Антарктиды.

Дэвид следующим образом обрисовал цели и задачи, поставленные ему руководством: «19 сентября я получил от начальника экспедиции окончательные инструкции относительно путешествия к Южному магнитному полюсу нашей северной партии (официальное наименование его отряда. — *Прим. авт.*). В них мне предлагалось <...> выйти с зимовки около 1 октября 1908 года, постараться достичь Южного магнитного полюса, производя в каждом подходящем пункте магнитные наблюдения, а также предпринять геологическое изучение побережья Земли Виктории и, если будет возможно, исследовать геологические условия Западных гор и направить Моусона в сухую долину для отыскания полезных ископаемых. “Нимрод” должен был прийти к 15 января 1909 года, с ним нам предстояло

связаться при помощи гелиографа, и он должен был взять нас с закрайки льда. Если бы он не пришел, то нам предстояло отправиться обратно, воспользовавшись по пути складом запасов, устроенным на мысе Масляном (Баттер на современных картах. — *Прим. авт.*). В случае если бы до 1 февраля мы почему-либо не вернулись, “Нимроду” будут даны инструкции искать нас вдоль берега».

Исследовательский маршрут этого отряда начался 14 октября от мыса Баттер на западном берегу залива Мак-Мёрдо на Земле Виктории и пролегал вдоль побережья к северу в поисках подходящего прохода в горах на ледниковый покров, где должен был, по предварительным оценкам, находиться Южный магнитный полюс — его положение предстояло определить инструментальными наблюдениями. Однако участники похода имели и другие задания: «17 октября мы с Моусоном и Маккеем добрались до мыса Берначчи в расстоянии около 2 км от нашего предшествующего лагеря. Здесь мы согласно данным нам инструкциям в 10 ч подняли английский флаг и объявили Землю Виктории владениями Британской империи».

Это движение на север вплоть до 76° ю. ш. в заливе Терра Нова позволяло отслеживать характер слагающих пород, как визуально на значительном удалении, так и с отбором необходимых образцов. «Рассматривая эти горы в бинокль, — писал позднее Дэвид, — мы видели, что их нижние горизонты сложены гранитами и гнейсами, дающими красновато-коричневый оттенок. В более высоких горизонтах, глубже внутрь суши, наблюдались, однако, явные признаки горных пород с горизонтальной слоистостью. Выше всего располагалась порода черного цвета и, по-видимому, очень твердая, метров 90 толщиной; под нею виднелась более мягкая слоистая порода, толщиной

в 300 м. Мы заключили, что верхний, твердый слой сложен, вероятно, породой вулканического происхождения, возможно — лавой, тогда как образование с горизонтальной слоистостью относится, скорее всего, к серии Бикон, описанной еще Ферраром в экспедиции на «Дискавери».

Приближение лета облегчало также быт и позволяло экономить драгоценный керосин, поскольку лед и снег, оставленные в котелке на весеннем солнышке, довольно быстро превращались в воду. «23 октября у нас состоялось серьезное совещание относительно дальнейшего нашего путешествия к магнитному полюсу. Было совершенно очевидно, что при той медленности, с которой мы шли до сих пор, делая в среднем около 7 км в день из-за нашего поочередного способа передвижения саней, мы не могли дойти до полюса и вернуться к мысу Баттер в начале января. Я полагал, что добраться до полюса и вернуться обратно в срок, указанный нам Шеклтоном, возможно, лишь если мы пойдем далее, сократив свой рацион наполовину — остаток продовольствия надо сложить, устроив склад. После некоторого обсуждения Моусон и Маккей согласились испытать этот способ, но все же мы договорились подождать с решением вопроса в течение нескольких дней и затем уже устроить склад».

Сэкономить керосин удалось за счет тюленьего жира. Поскольку этот вид топлива отличается страшной копотью, им пользовались вне палатки. Мысль людей, оказавшихся в экстремальных условиях Антарктиды, не только рождала в направлении разгадки тайн ледяного континента, но и решала элементарные бытовые проблемы, в частности, из жестяных бидонов были созданы специальные противни-жирники для тюленьего жира. Это называется «хочешь жить — умей вертеться», и путеше-

ственники «вертелись», постигая искусство бытия и исследовательской деятельности в условиях Антарктиды.

Частично вопрос с провиантом решили за счет местной фауны — тюленей и пингвинов, которых за отсутствием огнестрельного оружия приходилось умерщвлять ледорубом, что выпало с учетом специальности на долю хирурга Маккея. При этом, с точки зрения вкусов и пристрастий так называемого цивилизованного человека, мясо антарктических животных отнюдь не отличалось гастрономическими достоинствами и имело отчетливый привкус рыбьего жира. Однако голод не тетка, и при больших затратах мускульной силы приходилось есть то, что имелось в наличии. Тем не менее это лишь частично решило проблему с провиантом, потому надо было строго следить за расходом остальных продуктов. «Мы сократили теперь свою порцию галет с плазмоном до одной утробы за завтраком и еще одной вечером за ужином. При этом все единодушно признавали, что никогда галеты не были такими вкусными, как в этом маршруте. Мы стали тщательно подбирать даже крошки. Поскольку некоторые галеты были толще других, дежурный, выложив три галеты на крышку кастрюли, задавал вопрос одному из присутствующих, предварительно отвернувшегося в сторону: — Чья? Наиболее неудачливому доставалась самая тонкая галета».

Только 11–12 ноября при температуре -25°C удалось пересечь ледник Норденшельда, выступавший далеко в море. Так как карта, которой пользовались исследователи, оставляла желать лучшего, требовалось подтвердить свое местоположение засечками на дальние вершины, положение которых было известно, — эту работу успешно выполнил Моусон. Спустившись с ледника Норденшельда, они продолжили путь на север по морскому льду, уже начавшему

подтаивать под солнечными лучами. Соответственно, для приготовления пищи пришлось пользоваться солоноватой водой. Люди постепенно начали выдыхаться на этом бесконечном маршруте и уже на подходах к леднику Дрыгальского «так уставали от работы с санями, что при каждой остановке прямо засыпали минут на пять. Затем кто-нибудь, просыпаясь, будил остальных, и мы продолжали тащить сани. Под конец дня мы так выбивались из сил, как никогда прежде <...> В нашем трехспальном мешке каждый плотно прижат к остальным, которые храпят и толкаются во сне <...> В результате мы не получаем сколько-нибудь полного отдыха, и нам не раз приходилось жалеть, что мы не взяли с собой три обыкновенных спальника».

Отсутствие полевого полярного опыта у участников маршрута сказалось не только в использовании общего спального мешка. Порой они не принимали мер при очевидных признаках приближения непогоды, как это следует из описания Дэвида: «Мы заметили, что появляются снежные вихри над Западными горами и быстро спускаются вниз. Сперва мы не придали этому никакого значения, но когда снежная метель закрутилась ближе, поняли, что это дело серьезное.

Мы с Маккеем тотчас же бросились к нашей палатке, полы которой были закреплены наспех ненадежным грунтом. Добежали мы до нее как раз в тот момент, когда внезапная снежная буря спустилась с Западных гор <...> Пришлось схватить мешки с продовольствием, лежавшие на санях, и бросить их на полы нашей палатки. Буря одновременно захватила и нашу кухню снаружи — порывом ветра унесло рукавицы Моусона и большую часть поджаренной колбасы. Моусон, впрочем, все это быстренько подобрал и прибежал к нам спасать палатку. В добавление к мешкам

он навалил снега, чтобы укрепить ее, а Маккей в это время выручал наш спальный мешок, который в вывернутом состоянии сушился на солнышке, — его, конечно, моментально забило снегом. Маккей извлек его из снега, вывернул и втащил в палатку. В конце концов все было приведено в порядок, и мы благополучно забрались в палатку». Определенно, новоявленным полярникам с минимум маршрутного опыта явно не хватало предусмотрительности.

Очередным ориентиром на этом каторжном пути стал ледник Дрыгальского, также далеко выступавший в море, поскольку от него путь лежал в глубь суши к цели маршрута. Однако приближение к леднику было отмечено особой волнистостью морского льда, вызванной напором глетчера при вторжении в море, и порой разные виды льда на глаз с трудом отличались друг от друга. «С одного из таких гребней <...> прекрасно можно было рассмотреть поверхность ледника Дрыгальского вплоть до края континентального плоскогорья. Глубоко внутри суши, вероятно, на расстоянии 65–80 км, можно было видеть обширные фирновые поля, питающие этот глетчер, спускавшийся ледяными каскадами, за которыми в тумане обозначались горы <...> Когда мы продвигались с нашими санями ранним утром 30 ноября, ледяные обрывы на берегу стали выше и круче, как и валы морского льда, и нам приходилось напрягаться с нашими санями, преодолевая их».

Однако настоящие испытания ожидали исследователей, когда они поднялись на ледник Дрыгальского, оказавшийся серьезной проблемой для участников маршрута. «1 декабря тащить сани стало еще труднее. Полдня нам пришлось бороться с высокими застругами, всторошенными ледяными гребнями и крутыми волнообразными вздутиями голубого льда, причем часто мы натыкались на про-

валы, совершенно непроходимые для саней <...> Побившись таким образом на протяжении около километра, мы решили остановиться лагерем, и пока Моусон проводил свои наблюдения <...> мы с Маккеем пошли на разведку <...> При этом мы связались веревкой, и неоднократно она пригодилась при провалах в трещины <...> Чтобы найти свой лагерь, мы поставили черный флаг на вершине высокого ледяного холма <...> так как найти дорогу в этом хаосе льда, словно развороченного бурей, даже на расстоянии в два километра было делом совсем не легким <...>

После полудня обсуждали наше положение. По-видимому, ледник Дрыгальского имеет в ширину не меньше 32 км, и, чтобы пересечь его с нашим темпом 3 км в день, нам понадобится по меньшей мере 20 дней, не считая обычных задержек по другим причинам. Разведка, проведенная мной и Маккеем, показала, что впереди нас ожидают еще большие трудности». Пребывание на леднике Дрыгальского затянулось до 13 декабря, позволив, однако, чисто визуальным образом оценить местность по предстоящему подъему вглубь Земли Виктории на пути к Южному магнитному полюсу. Кроме того, понадобилось время для заготовки мяса и жира из местных ресурсов. Внушал, однако, сомнение запредельный вес необходимого груза — 335 кг. «Весь следующий день 14 декабря мы все еще были заняты приготовлениями к походу в глубь страны. Маккей занимался варкою пингвинов и тюленьего мяса. Моусон возился с ящиками для научных инструментов и другими принадлежностями, а также выглаживал куском стекла полозья саней. Я написал письма и донесения и уложил их в жестянку, которую приспособил в качестве почтового ящика к флагу, водрузив его у нашего склада. Оставшиеся сани мы нагрузили запасной одеждой, геоло-

гическими образцами, жестянкой сухарей, нашей жировой кухней и втащили их на верхушку холма».

Теперь отряд Дэвида, что называется, вышел на исходные позиции для последнего броска к цели. Главным ориентиром для него служила гора Нансена с высотной отметкой в 2400 м. Утром 16 декабря, пишет Дэвид, «мы вышли в путь и заметили с удовольствием, что благодаря трехдневному отдыху смогли тащить сани с грузом в 335 кг сравнительно легко. Снег, хотя и рыхлый, оказался с настом. Конечно, тащить сани было тяжело, но все-таки не так безнадежно, как при недавних попытках пересечения ледника Дрыгальского». Весна принесла с собой усиление деятельности циклонов с сопутствующими ей непогодой и снегопадами, когда циклонические ветры накладывались на местные. Поэтому с погодой оказалось разобраться очень непросто, как и с горным рельефом по будущему маршруту. Ничего другого на этом «белом пятне» и не могло оказаться, но постижение местной экзотики с попытками поставить ее на научную основу давалось тяжким трудом, зачастую сопряженным с риском. Первое поползновение вглубь «белого пятна» Антарктида отразила в самом начале.

«20 декабря после утреннего завтрака мы держали военный совет. Перед нами стоял вопрос — продолжать ли идти в том же направлении к скале, поднимающейся из ледника Нансена, или, может быть, лучше начать отступление и попытаться отыскать другой путь, который скорее привел бы нас на плоскогорье. Маккей высказался за то, чтобы идти вперед по глетчеру горы Нансена, тогда как мы с Моусоном стояли за обратный путь и за отыскание другого прохода. В конце концов мы решили отступить, и наши шансы достичь магнитного полюса, надо сказать, выглядели довольно слабыми. Ведь было уже 20 декабря,

а мы знали, что должны вернуться к нашему складу на леднике Дрыгальского не позднее 1 или 2 февраля, если хотели быть принятыми на борт «Нимрода».

Последовал спуск к берегам залива Терра Нова, где неудача первого штурма «белого пятна» была частично компенсирована поисками ископаемой фауны в моренах вблизи побережья. К этому времени процесс летнего потепления зашел так далеко, что внимание порядком одичавших полярников, главным занятием которых на протяжении многих недель было перетаскивание саней взад-вперед и вверх-вниз, привлекли звуки лавин и нарождавшихся айсбергов на фоне тихого журчания потоков талой воды.

Подъем по новому пути, начатый 22 декабря, вскоре пришлось прекратить из-за непогоды, бушевавшей двое суток. Продолжить его удалось только во второй половине дня 25-го, когда к вечеру получилось подняться на высоту до 600 м, одолев по рыхлому снегу целых... 6 км! Продолжая подъем в обход горы Ларсена с юга, оставили здесь очередной склад, освободившись от избыточного груза, чтобы воспользоваться им при возвращении.

Запись в отчете Дэвида за 27 декабря отражает нервное ожидание участников маршрута, готовых ко всяческим подвохам: «Продвигаясь вперед, мы с напряжением вглядывались вдаль, не покажутся ли там какие-нибудь неприятные цепи гор, преграждающие путь к плоскогорью. Раз как-то нам почудилось, что вдалеке, в дымке тумана поднимется высокий хребет, но при более тщательном рассмотрении горизонта в бинокль оказалось, что это облака. Радость наша была безгранична, когда мы в конце концов убедились, что к плоскогорью ведет постепенный и очень легкий подъем по плотному снегу и фирну. За этот день

мы прошли с саними более 16 км. Ночью на небе виднелись расходящиеся с юго-запада на северо-восток облака, а высокие слоистые облака двигались с северо-запада на юго-восток».

За три следующих дня прошли почти полсотни километров, так что вершины Ларсена и Беллинсгаузена, оставшиеся за спиной, исчезли из вида, а очередной лагерь был разбит на высоте полутора километров. Однако наблюдения Моусона определили положение магнитного полюса еще дальше в глубине страны, что сулило продолжение похода и сокращение дневных рационов.

Обстановка накануне нового 1909 года была такой: «Дул все время сильный ветер с плоскогорья. Мы находились теперь примерно на высоте 1350 м. Здесь сейчас, совсем как зимой, дыхание примораживало сосульками наши головные уборы к бородам и усам. Мы прошли 17 км и на исходе дня оказались на 1520 м над уровнем моря». В первый день нового года наблюдения Моусона показали, что отряд достиг в своем движении на северо-запад от залива Терра Нова $74^{\circ} 18''$ ю. ш., а 4 января поднялся на 1850 м, где уже не хватало воздуха для дыхания, тем более при температуре, близкой к -25°C . Последовали очередные обморожения лица. «9 января холодный ветер с плоскогорья продолжал задувать, и горизонт стал туманным из-за несущегося снега. У нас теперь исчезли из вида какие бы то ни было горные хребты — весь день тащимся вверх и вниз по волнам снежного моря. Полная пустынность и абсолютное молчание подавляют здесь <...> Мы часто теперь ощущаем схватки голода и в разговорах своих нередко касаемся увлекательных тем о ресторанах, замечательных кушаньях и целых обедах, которые закажем, когда вернемся в условия цивилизованного мира.

Прошли сегодня 16 км и поднялись уже на высоту более 2130 м». В походе отряда Дэвида повторялось многое из того, что выпало на долю Шеклтона в его южном маршруте, хотя и с важным отличием — здесь люди могли пополнить запас продовольствия, вернувшись к побережью. Вот только цель у них была другая. В конце дня 12 января начались путем многократных измерений элементов магнитного поля поиски положения магнитного полюса непосредственно на местности. «Вечером после ужина Моусон на основании тщательного анализа магнитного поля из отчета экспедиции на “Дискавери”, понял, что, хотя этого нельзя установить окончательно, но, по-видимому, магнитный полюс перемещается несколько к северо-западу, вместо того чтобы двигаться к востоку, как это наблюдалось в промежутке между исследованиями Сэбина в 1841 году и экспедицией на “Дискавери”. Результаты наблюдения во время нашего похода также вполне подтверждали такое заключение. Поэтому нужно было продолжить наш путь на северо-запад дальше, чем мы первоначально предполагали. Эта новость беспокоила нас, поскольку наши запасы подходили к концу, и возвращаться нам пришлось бы на весьма скудном пайке. Несмотря на всю тревогу, крайняя усталость заставила нас быстро заснуть».

На следующее утро Моусон «обрадовал» участников похода сообщением, что до цели надо идти еще четверо суток. Температура поднялась в разгар антарктического лета весьма незначительно — всего до -21°C . Наблюдения показали, что магнитная стрелка отклоняется по вертикали лишь на $50'$. Магнитный полюс был где-то поблизости, и около полудня 15 января отклонение стрелки от вертикали составило только $15'$. Сопоставив свои резуль-

таты с наблюдениями Берначчи во время экспедиции на «Дискавери», Моусон и его спутники пришли к выводу, что имеют дело с суточными изменениями магнитного поля и, таким образом, речь идет о каких-то средних показателях — действительно, к вечеру отклонения стрелки от вертикали уменьшились уже до 13', тогда как на самом полюсе стрелка на горизонтальной оси должна была занимать строго вертикальное положение. По совокупности данных до магнитного полюса оставался 21 км.

16 января отряд прошел еще 3 км, оставив все тяжелое снаряжение, кроме палатки. Стрелка обычного компаса практически отказала, беспомощно мотаясь по всему лимбу. Еще через 6 км поставили палатку и принялись за основательные наблюдения по всей программе. Затем провели астрономические наблюдения координат среднего положения магнитного полюса, получив 72° 25' ю. ш. и 155° 16' в. д. Наконец сфотографировались все вместе на фоне белой снежной равнины и, выполняя инструкцию Шеклтона, в соответствии с традициями эпохи Дэвид торжественно произнес: «Эта область вокруг Южного магнитного полюса объявляется владениями Британской империи», что его спутники подтвердили дружным «ура». Теперь можно было возвращаться к побережью.

От Южного магнитного полюса до склада на леднике Дрыгальского оставалось 416 км. «Мы решили попытаться вернуться к нашему складу к 1 февраля, — писал позднее Дэвид. — В нашем распоряжении было 15 дней, и ежедневно, чтобы выполнить эту задачу, мы были должны приходить 26,5 км, при этом нельзя было останавливаться из-за непогоды <...> Таким образом шансы добраться до нашего склада в указанное время казалось не слишком большими».

19 января тем не менее удалось преодолеть 25 км, спустившись до высоты 2238 м. «Из-за какой-то ошибки в расчетах, лежащей на моей совести, оказалось, что у нас на неделю не хватит чаю <...> Ввиду этого пришлось разделить пополам всю эту порцию, и мы решили собирать по дороге брошенные мешочки с уже вываренным чаем и прибавлять их к уменьшенной порции свежего чая. Следует добавить, что наши вкусы несколько различались: Маккей любил, чтобы чай варился дольше и как следует вываривался, а мы с Моусоном предпочитали наливать его, как только вода закипит. 20 января мы шли по нашим следам, оставленным во время маршрута вверх, что облегчало наш путь, поскольку в тех местах компас был ненадежен. С большим трудом сделали еще 26 км. Моусон, подсчитав наши запасы, предложил вернуться к прежнему пайку, чтобы не терять сил. Это предложение было встречено с восторгом». Затем на несколько дней старые следы куда-то исчезли — то ли ветер и метель скрыли их, то ли люди сошли с прежнего маршрута. Только 25 января они вернулись на свои следы и вскоре увидели гору Нансена. Набранный темп движения более или менее сохранялся, направление научились выдерживать по застругам. Было впечатление, что даже ледниковых трещин на их пути оказалось меньше — первый провал последовал только 26 января. Зато 27 января в поле видимости возникла гора Ларсена. К складу у ее подножья удалось добраться только спустя двое суток, несмотря на то что сани волокли за собой под парусом при попутном ветре «в корму». Этот день ознаменовался потерей колеса счетчика измерителя расстояний. Чтобы скрасить утрату, Моусон приготовил удивительно вкусную, с точки зрения медиков, похлебку из тюленьей печени с сухарями, используя вместо толкушки геологический молоток.

Одним из признаков приближения к побережью залива Терра Нова стали выходы красного гранита, которые участники маршрута отмечали еще при подъеме наверх. Особую проблему представляла зона трещин при впадении ледника Ларсена в ледник Дрыгальского, но ее благополучно удалось миновать. В последний день января склад на леднике Дрыгальского отстоял еще на 25 км, погода постоянно менялась, а у участников маршрута осталось продовольствия всего на двое суток. Поэтому нельзя было терять времени, тем более что появление «Нимрода» ожидалось со дня на день.

Несколько дней на рубеже января-февраля стали днями непрерывной гонки, которая, с одной стороны, затруднялась снегопадами и, соответственно, рыхлым снегом, препятствовавшим движению саней, а с другой — практически отпала угроза голода, поскольку вблизи побережья было достаточно тюленей и пингвинов. По этим причинам 2 февраля люди бросили на леднике Дрыгальского все вещи, за исключением палатки, остатков провианта, примуса с горючим к нему и, разумеется, спального мешка, и устремились к основному складу, оставленному еще 12 декабря. Однако подходы к нему оказались сложными настолько, что 3 февраля полярники были вынуждены остановиться лагерем всего в полутора километрах от склада. Позднее они узнали, что «Нимрод» сутками раньше прошел мимо их стоянки, но не заметил лагеря из-за снегопада и скверной видимости.

Предаваясь заслуженному отдыху и одновременно продолжая внимательно следить за морем, люди обсуждали ближайшие перспективы завершения своего маршрута, среди которых присутствовал и вариант пешего похода за 300 км вдоль морского побережья к зимовочной базе.

Когда одна из таких дискуссий была прервана отдаленным звуком сигнальной пушки, в первый момент люди потеряли дар речи. После второго выстрела все бросились к выходу из палатки. Дэвид особо отметил: «Теперь, когда я выбежал, глаза мои сразу были прикованы к очаровательному зрелищу: на море виднелся «Нимрод» всего в каком-нибудь километре расстояния, и он шел прямо к берегу, он видел нас! С него раздавались приветственные крики! Для нас это был такой резкий и внезапный переход от уныния к безумной радости, какой трудно себе представить людям, не побывавшим в подобном положении».

Шеклтон особо отметил в книге-отчете, что «предпринятые «Нимродом» поиски северной партии были чрезвычайно затруднительны и опасны». Действительно, капитану Эвансу приходилось держаться близко к берегу: требовалось разглядеть людей и палатку, сливавшихся с местностью, но при этом он не имел в распоряжении надежной морской карты с глубинами, ее просто не существовало. В своем отчете отважный моряк (а других за полярным кругом не бывает) назвал эти обстоятельства «маленькими навигационными затруднениями», что свидетельствует о врожденном чувстве юмора. Важно отметить, что описания встречи моряков и полярников по их воспоминаниям сходятся в деталях. Если старпом «Нимрода» морской волк Дэвис (в его честь названо море, на берегах которого сейчас находится первая советская исследовательская база — «Мирный») утверждает, что спасенные были «счастливейшими людьми, которых я когда-либо видел», то в отчете Дэвида также сказано «о радостной встрече и взаимных приветствиях».

Работа северного отряда была дополнена наблюдениями западного отряда геологов Пристли и Брокхёрста во

главе с Эрмитеджем в районе ледника Феррара. 9 декабря отряд оставил зимовку на мысе Ройдс и через неделю начал подъем на ледник. Исследования ледника и окрестностей с находками ископаемой флоры все той же серии Бикон продолжались до 27 декабря. Со спуском отряда к мысу Масляный (Баттер) для так и не состоявшейся встречи с северным отрядом Дэвида оставшееся время было использовано на изучение морен этого ледника, успешно продолжавшееся до 25 января.

Затем отряд вдруг оказался на грани гибели. Поскольку исследования были завершены, а Дэвид и его люди не появлялись, решили возвращаться к базе на мысе Ройдс напрямую по припаю в заливе Мак-Мёрдо. Однако утром 24 января Пристли, вылезая из палатки, обнаружил, что припай начал взламываться, а льдину с палаткой ветром уносит на север к открытому морю. Дальнейшие события по отчету Эрмитеджа приобретали драматический характер: «У нас на льдине имелся запас провизии лишь на четыре дня, и я решил сократить порции. Несколько ободряло нас то обстоятельство, что, по-видимому, мы перестали продвигаться к северу и, возможно, нас опять принесет к прочному льду». Так и случилось на исходе первых же суток дрейфа, когда льдина с палаткой оказалась всего в 200 м от кромки неподвижного припая. «Изо всех сил я побежал к палатке и закричал, чтобы они собирались, — писал позднее Эрмитедж. — В несколько минут лагерь был снят и погружен на сани, и я побежал к тому углу нашей льдины, который был ближе к припаю <...> Я почувствовал, как наша льдина ударилась о припай. Она прикоснулась к нему на протяжении двух метров, но мы-то находились как раз в этом месте и моментально перетаскили наши сани. Как только мы очутились на прочном льду, льдина снова отплыла в открытый

море <...> К трем часам мы добрались до мыса Масляного, разбили там лагерь, поели как следует, залезли в свои спальные мешки и заснули. Когда мы встали к завтраку, то на том месте, где находилась наша льдина, была открытая вода. Вместе с тем я увидал вдали в 10 или 12 милях «Нимрод» под парусами. Мы направили на него свой гелиограф и после сигнализации на протяжении часа получили с него ответ». Остальное, как говорится, было уже делом техники, но по результатам и по приключениям события в западном отряде оказались под стать таковым в экспедиции Шеклтона в целом.

14 июня 1909 года Шеклтон вернулся в Англию очередным национальным героем. Его доклады в Королевском географическом обществе и других научных организациях прошли с фурором. Еще в Новой Зеландии он получил короткую телеграмму от Скотта: «Искренне поздравляю с замечательным успехом». Встреча обоих полярных исследователей на вокзале Чаринг-Кросс в Лондоне в одном из писем была описана так: «Друзья Шеклтона встретили его приветственными возгласами, и исследователю пришлось выдержать множество энергичных рукопожатий. Скотт одиноко стоял в стороне, и, казалось, он был не в силах присоединиться к хору поздравлений. Однако он все же пробился вперед и в тот самый момент, когда Шеклтон сиделся в экипаж, дотронувшись до его плеча, воскликнул: — Bravo, Шеклтон! — с дружеской теплотой пожал ему руку и исчез, не признанный толпой». Спустя несколько дней на званом обеде в клубе «Сэвидж» Скотт утверждал, что своей экспедицией Шеклтон вписал замечательные страницы в историю Британии, одновременно заявив, что намерен отправиться в Антарктиду, прежде чем другие государства воспользуются результатами великого

подвига Шеклтона. У присутствующих при этом не могло не возникнуть ощущения, что этими результатами хотел воспользоваться сам Скотт. Чтобы сгладить впечатление, Скотт поставил Шеклтона в известность о своих намерениях, особо оговорив следующее обстоятельство: «Осуществление этого плана позволит провести важные географические исследования, а также достигнуть высоких широт. Я уверен, что вы пожелаете мне успеха. Но, разумеется, я был бы рад получить от вас заверение в том, что я не помешаю выполнению ваших собственных планов». В контексте событий слова «достигнуть высоких широт» означали только Южный полюс.

С лекциями и выступлениями во второй половине 1909 года Шеклтон посетил все крупнейшие города Англии и европейские столицы, собрав обильный урожай наград, в том числе 20 золотых медалей ведущих географических обществ мира. С успехом прошло выступление Шеклтона в Русском географическом обществе в Петербурге. Как отметил его биограф Г. Р. Милл, «заслуги экспедиции Шеклтона перед географической наукой были признаны и оценены ученым миром». Книга Шеклтона об экспедиции 1908–1909 годов стала мировым бестселлером.

Самый главный результат экспедиции Шеклтона — следующий поход к Южному полюсу — не мог не состояться в ближайшее время, независимо от официально объявленных целей — чисто научных или каких-то иных, связанных с личным честолюбием исполнителей. Дело было за малым — кому-то предстояло осмелиться и взять, это решение на себя. Разумеется, такие люди нашлись — сразу несколько, и, к удивлению многих, они сделали это практически одновременно...

Глава 4

Скотт отправляется навстречу своей гибели

*Беду мы чуем с первого же взгляда
И лишь боимся подтвержденья вслух.*

У. Шекспир

Первым из тех, кто затеял очередной поход к Южному полюсу, оказался Скотт — он лучше других оценил достижения Шеклтона. Обстановка складывалась такая, что решение этой проблемы, судя по настроению английской общественности, становилось чисто английским делом. При наличии великолепных кадров антарктических полярников (Скотт, Шеклтон, в перспективе Моусон или Брюс и еще целый ряд представителей доминионов) для этого, казалось, были все основания. Тем более что у ближайших англосаксонских заокеанских родичей в связи с достижением Северного полюса Куком и Пири в 1908–1909 годах разразился грандиозный скандал на самом высшем уровне, который англичане подчеркнуто игнорировали. На этом фоне отказаться продемонстрировать миру все достоинства и прежнюю стать старой доброй Англии было невозможно. Скотт принял решение этой задачи на себя, не подозревая ни в малейшей степени о предстоящем соперничестве.

Возможно, поэтому особенностью экспедиции Скотта было стремление действовать по нескольким направлениям, как в части научной программы (помимо достижения полюса — исследования оледенения, работы на Земле

Эдуарда VII и некоторые другие), так и в транспортном обеспечении операции. Для нее предполагалось использовать моторные сани, маньчжурских пони по примеру Шеклтона и в небольшой степени собачьи упряжки. Несомненно, указанные особенности усложняли организацию работ, что сулило большие потери времени и в конечном итоге привело к трагическим последствиям.



Роберт Скотт

Начало экспедиции было отмечено следующими событиями. Судно «Терра Нова» (уже фрахтовавшееся для первой экспедиции Скотта) оставило валлийский Кардифф 15 июня 1910 года и через Фунчал (что на Мадере) и необитаемый

остров Тринидад в экваториальной Атлантике направилось в Южную Африку (Кейптаун и Саймонстаун), где к экспедиции присоединился сам Скотт. Посещение им Южной Африки было связано со стремлением пополнить скудную казну их предприятия, что ему удалось в незначительной степени. Возможно, поэтому в своих выступлениях он делал упор не на научные исследования в Антарктиде, а именно на достижение полюса, о чем поведал репортерам сразу по прибытии в Кейптаун 2 августа 1910 года на борту парохода «Саксон». То же он повторил на заседании Королевского общества Южной Африки немного позднее. Затем он сел на «Терра Нову» и 12 октября был уже в Австралии, в Мельбурне. На борту этого парусно-парового барка помимо личного состава экспедиции к берегам шестого континента направлялись 33 собаки, 17 лошадей и три единицы моторных саней, с которыми Скотт связывал особые надежды.

В Мельбурне он получил от Амундсена известие самого неожиданного содержания, поскольку знал о планах последнего в отношении Северного полюса. Сам текст телеграммы в изложении различных источников существенно различается. Если верить Ладлему (1989), он гласил: «Честь имею уведомить вас отправляюсь Антарктику. Амундсен». Черри-Гаррард в своих мемуарах «Самое ужасное путешествие» пишет, что текст был значительно короче: «Иду на юг», что означало, «что вступаем в соперничество с очень сильным противником, хотя тогда мы не до конца это понимали».

«Терра Нова» покинула новозеландский Литлтон 26 ноября взяла курс на юг. 5 января 1911 года судно подошло к острову Росса в заливе Мак-Мёрдо. К 15 января основную массу имущества экспедиции было выгружено на мысе Эванс примерно в 40 км от обрывов шельфового ледника Росса,

причем при выгрузке умудрились утопить одни моторные сани. Скотт намеревался использовать в качестве перевалочной базы домик на мысе Хат, но нашел его в плохом состоянии — покидая его в чрезвычайной обстановке в 1909 году, Шеклтон не успел заделать выломанное окно, и дом оказался заполненным снегом, что вызвало претензии Скотта.

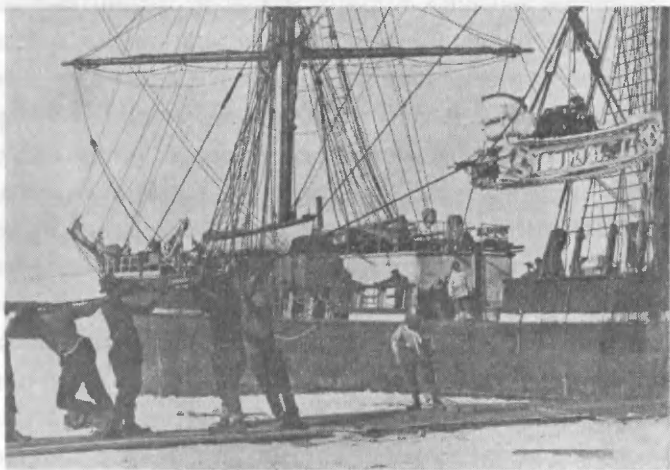


«Терра Нова» во льдах

Поскольку дальнейшие планы Скотта были связаны с шельфовым ледником Росса, он 26 января поспешил отправить «Терра Нову» к Земле Эдуарда VII для высадки там отряда Кэмпбелла, что имело самые неожиданные последствия. Из-за тяжелых льдов «Терра Нова» не прошла восточнее меридиана 158° з. д. и была вынуждена повернуть обратно к мысу Адер, обследуя по пути кромку шельфового ледника Росса. К изумлению англичан, 4 февраля в Китовой бухте они обнаружили экспедиционное судно «Фрам» Амундсена, проводившее выгрузку на поверхность шельфового ледника. Как пишет Пристли (1985), присутствовавшим при встрече в Китовой бухте англичанам норвежцы «показались людьми с яркой индивидуальностью, упорными, и не пасующими перед трудностями, и неутомимыми в ходьбе, легкими в общении, с чувством юмора. Сочетание всех этих достоинств делает их опасными соперниками. Мы узнали новости, неприятные для нас и для южной партии (полюсного отряда. — *Прим. авт.*), но весь остальной мир будет, конечно, с напряженным интересом следить за гонкой к полюсу, которая может иметь любой исход <...> В числе их преимуществ будут собаки, каковых у них много, энергия национального типа <...> опыт путешествий по снегу, не имеющий равного на земле <...> Одно знаю твердо, наша южная партия сделает все возможное и невозможное, лишь бы не уступать первенства <...> но кто окажется первым, известно одному Господу Богу».

Реакцию англичан, «окопавшихся» на мысе Эванс, при получении известий о появлении норвежцев передает дневник Черри-Гаррарда: «Целый час все мы были в ярости, всех одолевало безумное желание немедленно плыть в Китовую бухту и там на месте расправиться тем или иным образом с Амундсеном и его людьми. Конечно, это

была чисто эмоциональная реакция, вполне естественная в нашем положении. Мы только что закончили первый этап непосильной работы по прокладыванию пути к полюсу; и мы считали — пусть безосновательно, — что честно заслужили право первопроходцев. В нас тогда необычайно сильны были чувства товарищества и взаимопомощи; мы начисто забыли о существовании духа соперничества, и его вторжение в нашу жизнь вывело всех из равновесия. Я вовсе не одобряю тот наш взрыв ярости — а это была именно ярость, — я просто излагаю события в их последовательности <...> Взрыв этот прошел бесследно».

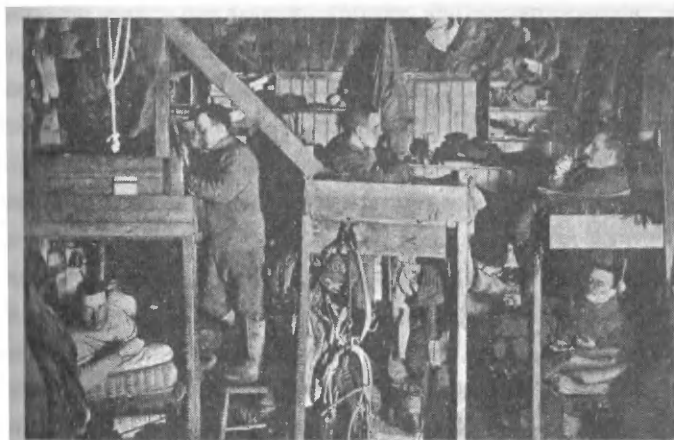


Выгрузка моторных саней

Разумеется, Скотт при получении этой чрезвычайной новости не мог позволить себе подобных эмоций: «Это сообщение вызвало одну только мысль в моем уме, а именно: всего разумнее и корректнее будет и дальше поступать так, как намечено мною, — будто и не было вовсе этого сообщения; идти своим путем и трудиться по мере сил, не выска-

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

зывая ни страха, ни смущения. Не подлежит сомнению, что план Амундсена является серьезной угрозой нашему. Амундсен находится на 60 миль ближе к полюсу, чем мы. Никогда я не думал, чтоб он мог благополучно доставить на барьер столько собак. Его план идти на собаках великолепен. Главное, он может выступить в путь в начале года, с лошадьми же это невозможно». Похоже, что Скотт не оценил масштабов разницы обоих планов и предстоящей драмы их осуществления. Другое дело, что события на берегах залива Мак-Мёрдо и Китовой бухты уже начали развиваться независимо друг от друга. В этой ситуации историк, затаив дыхание, остается только отслеживать этапы развития этих событий, не имея возможности что-либо изменить задним числом, а в лучшем случае делая какие-то свои оценки и выводы на будущее, не более. Однако вернемся на столетие назад на берега ледяного континента.



Черри-Гаррард, Бауэрс, Отс, Мирз и Аткинсон на зимовке

Еще до получения известий о присутствии норвежцев Скотт приступил к созданию складов на шельфовом леднике

Росса. Первый склад был организован всего в 4 км от кромки ледника. Последний, наиболее южный, на $79^{\circ} 29''$ ю. ш., он получил название «Одной тонны» по количеству заложенного в него продовольствия и оборудования. Выполнив эту работу, 17 февраля полярники повернули к своей базе, потеряв при возвращении трех лошадей. Уже на мысе Хат Скотт получил известие о присутствии норвежцев всего в 400 км восточнее и никак не мог изменить возникшую ситуацию.

Только в апреле, то есть уже в зимних условиях по антарктическому календарю, люди и транспортные средства сосредоточились на экспедиционной базе на мысе Эванс. Особое внимание Скотт уделял лошадям: «Их всего десять, лишней нет ни одной, поэтому у нас будет вечный страх, как бы с той или с другой не случилось чего-нибудь, прежде чем она выполнит свою долю работы». Дело было не в отсутствии любви к животным, просто Скотт в своем положении мог руководствоваться лишь здравым смыслом, не более. Затем на исходе лета «Терра Нова» забросила на мыс Адер северный отряд Кэмпбелла, которому зимой предстояло выполнять самостоятельную программу по изучению Земли Виктории вместо исследований на Земле Эдуарда VII.

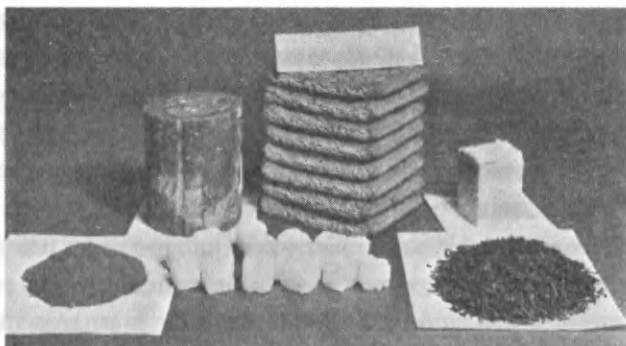
Во время зимовки постепенно все необходимое для полюсного маршрута перебрасывалось на мыс Хат, где стояла небольшая хижина. Все последующие события во второй антарктической экспедиции Скотта сосредоточились вокруг этих двух целей: маршрута к Южному полюсу во главе со Скоттом и исследований Земли Виктории северным отрядом Кэмпбелла. Как и ранее, описание полюсного маршрута в дальнейшем выполняется по трем основным участкам предстоящего пути: шельфовому леднику, леднику Бирдмора, прорывающемуся через Трансантарктические горы, и приполюсному ледниковому покрову («плато» по

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

терминологии тех лет). Буквально накануне выхода Скотт написал: «Не знаю, что сказать насчет Амундсена и того, что ему предстоит. Если ему суждено добраться до полюса, то он должен прийти туда раньше нас, потому что будет быстро двигаться с собаками и непременно выступит рано. Поэтому я давно решил поступать совершенно так, как будто его не было на свете. Бег с ним наперегонки расстроил бы весь мой план; к тому же как будто не за тем мы сюда пришли». Всего в полюсной операции было занято 16 человек из 25 зимовщиков и весь транспорт: двое оставшихся моторных саней, 10 лошадей и две собачьи упряжки.

31 октября с мыса Эванс к полюсу направился главный отряд с пони, к вечеру достигший мыса Хат. Так начался полюсный маршрут англичан. Покидая зимовочную базу Скотт отметил: «Будущее неизвестно; я же ничего не придумаю, что было бы упущено из того, что надлежало сделать, чтобы заслужить успех». Он не знал, что собачьи упряжки Амундсена уже две недели находятся в пути, с каждым днем приближаясь к цели.

«По программе на участке от мыса Хат до склада «Одной тонны», — позднее писал Эпли Черри-Гаррард, участвовавший в этом походе, — идя с легко нагруженными пони, должны были делать в среднем 10 миль в день. От этого склада к Воротам (входу в устье ледника Бирдмора. — *Прим. авт.*) и далее к подножью ледника следовало доставить 24 недельных рациона провианта — каждый на четверых, двигаясь со скоростью 13 миль в день. На этом завершился барьерный этап путешествия <...> На этих 24 недельных рационах полюсная партия и две вспомогательные достигали предельных точек своих маршрутов и возвращались к подножью ледника Бирдмора, где их ожидали на складе еще три недельных пайка».



*Дневной рацион — какао, пеммикан, сахар,
восемь галет, сыр, чай*

С самого начала развитие событий пошло по непредусмотренному сценарию. Уже 2 ноября «лошадиная команда» наткнулась на первые брошенные мотосани, а спустя еще двое суток — на вторые. Реакция Скотта была такой: «Большое разочарование! Я ожидал большего от машин, поскольку они уже попали на поверхность барьера <...> Тем и кончилась мечта о великой пользе моторов». Тем не менее 8 и 9 ноября пони «шли очень хорошо. В такую погоду санный поход доставляет истинное удовольствие. Горы Дискавери и Морнинг, к которым мы постепенно приближаемся, красиво выделяются в общей горной панораме. Мы уже недалеко от северной оконечности утеса Мина-Блаф <...> Зато следующий переход проходил в совершенно иных условиях. Дул ветер силой 5–6 баллов, шел снег <...> Невезение сопровождало нас на протяжении еще трех переходов, то есть до утра 13 ноября». В целом установилась довольно теплая погода с ограниченной видимостью, исключавшая возможность ориентирования по дальним вершинам, причем главным недостатком пути оставался глубокий рыхлый снег, замедлявший движение. Тем не менее Скотт не по-

нимал происходивших изменений в погоде: «Этот прилив теплого влажного воздуха в такое время, вызывающей усиление снежного покрова, представляет, несомненно, интересное метеорологическое явление, которым объясняется крайне резкое изменение условий на барьере при переходе от весны к лету». К середине ноября возможности лошадей определились в такой мере, что Отс (бывший кавалерист, понимавший толк в лошадях), как пишет Черри-Гаррард, неоднократно заявлял, что «такого негодного сборища кляч не сыскать на белом свете». Тем не менее 15 ноября сравнительно благополучно караван добрался до лагеря «Одной тонны», проделав путь в 130 миль. Оставленный здесь минимальный термометр показывал температуру -58°C , что должно было бы насторожить Скотта, но насторожило почему-то только Черри-Гаррарда, причем задним числом.

24 ноября пришлось застрелить первую лошадь, хотя, по мнению Скотта, «остальные не выказывают упадка сил и в меру голодают. Поверхность утомляет, так как почти все время уходишь в снег на два-три дюйма». К базе отправились два человека из «моторной команды». Спустя четыре дня печальная участь постигла еще одного пони, причем Скотт отметил, что «оставшиеся у нас лошади все довольно-таки плохи», и, таким образом, надежды на них, увы, продолжали таять. Вместе с тем собачьи упряжки не вызвали претензий, и их роль в связи с приближением к леднику Бирдмора была очевидной, тогда как форсирование ледника лошадьми оставалось под сомнением, учитывая в том числе и опыт Шеклтона. Кониной питались как люди, так и собаки, но в целом темпы продвижения оставляли желать лучшего, хотя возможности разнообразных транспортных средств посреди шельфового ледника Росса на будущее в полной мере еще не выявились.

Свои походные впечатления один из участников в стихотворной форме изложил так:

*Хотел бы, чтоб мог я хотя бы на миг
У теплой печурки присесть,
Послушать певучий ее язык
И всласть отдохнуть и поесть.
Да, вместо шелка домашних уз,
Сплетающих дни за днями,
Я выбрал ветер сквозной да груз,
Упряжку саней за плечами...
По снегу, по снегу — всегда вперед,
По вековечному насту,
От дома, тепла и уюта от...
Ну, отдых, ребята, баста...*

Иногда отдых превращался в жестокое испытание, как это произошло в четырехдневной задержке с 5 по 8 декабря из-за свирепой непогоды на подходах к леднику Бирдмора, когда температура нередко поднималась выше 0 °С. Из-за перерыва по сравнению со сроками Шеклтона обозначилось опоздание почти на неделю. К этому времени за спиной у участников полюсного маршрута осталось порядка 700 км. Правда, ежедневный темп переходов достигал лишь 18 км, что можно объяснить не только погодными условиями, но и организационными причинами, включая разнообразие тягловой силы, усложнявшее управление. Даже у первопроходца Шеклтона, который шел по «белому пятну», требовавшему осторожности, темп оказался выше. Пожалуй, это основной урок, который можно извлечь из анализа маршрута Скотта в самом его начале, и надо сказать, что такой вывод не внушал

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

оптимизма на будущее, ибо местность, ожидавшая впереди, была намного сложнее как с точки зрения проходимости, так и по погодным условиям. На пройденном пути осталось семь складов, включая наиболее близкие к базе у острова Уайт и в лагере «Безопасном». 9 декабря на подходах к леднику Бирдмора были застрелены все оставшиеся лошади, и лагерь получил название «Бойня». Трансантарктические горы высились совсем рядом, о чем участникам похода стало известно с 4 декабря, когда они сквозь завесу пурги узнали очертания горы Хоуп.

Теперь очередным этапом полюсного отряда и отрядов обеспечения стал ледник Бирдмора, подъем на который начался 10 декабря. На следующий день здесь был оставлен очередной склад («Нижний ледниковый» по Черри-Гаррарду), а обе собачьи упряжки с каюрами отправлены на базу в Мак-Мёрдо. С ними ушла записка о состоянии дел в полюсном отряде: «Дела не в таковом уж розовом свете, в каком могли бы быть, но мы не унываем и уверяем себя, что должен же быть поворот к лучшему». Больше всего Скотта беспокоил глубокий снег там, где Шеклтон поднимался вверх через ледник Бирдмора по льду. Сам Скотт отмечал, что в сложившейся ситуации есть «одно средство — лыжи, а мои упрямые соотечественники питают против них такое предубеждение, что не запаслись ими». Накануне он отметил другое обстоятельство: «Нам пока не встречались такие опасные трещины, каких я ожидал; собаки отлично дошли бы сюда».

В отличие от Амундсена Скотт приводит в своем дневнике мало сведений о высотах ледниковой поверхности (500 м первые отмечены еще 13 декабря). Однако он не забывает указать, что на высотах до 1200 м, достигнутых к 17 декабря, температуры в разгар антарктического лета оставались

в пределах -11°C . Амундсен в эти дни начал свое возвращение с полюса, когда на траверзе горы Клоудмейкер было пройдено до половины ледника Бирдмора. С улучшением видимости «гора Хоуп отошла на задний план, и нам отсюда видны более значительные возвышенности». 18 декабря англичане достигли высоты 1300 м, поднявшись еще через сутки до 1500 м. 21 декабря вблизи горы Дарвин, одолев свыше 1000 км, на высоте около 2700 м они создали верхний ледниковый склад на $85^{\circ} 15'$ ю. ш., за которым начинался собственно ледниковый покров Антарктиды. Скотт закончил впечатления дня следующими строками: «Мы как-никак, а боремся с неблагоприятными условиями. Погода постоянно держит нас в тревожном состоянии; а в остальном мы в точности исполняем установленную программу <...> Мы, можно сказать, находимся наверху и обеспечены провиантом. Казалось бы, мы должны добраться до цели».

Отсюда в Мак-Мёрдо 22 декабря ушел очередной вспомогательный отряд во главе с врачом Аткинсоном, благополучно добравшимся до мыса Хат 26 января 1912 года. Уходивший с ним Черри-Гаррард отметил, что «при прощании Скотт сказал несколько добрых слов. Чтобы достигнуть полюса, ему достаточно делать в среднем по семи миль в день при полном рационе — он, можно сказать, уже там <...> С ледопадов открывается прекрасный обзор валов сжатия в окрестностях ледника Милл — такой красоты я не видел за всю свою жизнь». С Аткинсоном Скотт отправил указание на базу подстраховать свое возвращение собачьими упряжками с мыса Эванс с возможной встречей у лагеря «Одной тонны». Со Скоттом остался последний вспомогательный отряд лейтенанта Эдуарда Эванса (в полюсном отряде Скотта был его однофамилец — флотский старшина по имени Эдгар, инструктор физподготовки на

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

службе). До цели маршрута оставалось чуть более 500 км. В тот день Скотт записал в своем дневнике: «Третий этап нашего путешествия начинается в благоприятных условиях». Указанный этап проходил по ледниковому покрову или ледяному плато вблизи полюса, границей которого с ледником Бирдмора, видимо, служили трещины, отмеченные в последний раз 27 декабря южнее 86° ю. ш.

Главным событием этапа стало достижение полюса. Еще за три недели до этого предводитель англичан отметил у себя «чувство, как будто цель наша у нас действительно перед глазами <...> Мы в состоянии не только везти наши грузы, но и везти их гораздо быстрее и дальше, чем я ожидал в самых смелых надеждах. Об одном молюсь, чтобы была дана нам хотя бы на это время хорошая погода. Теперь дует, как я и ожидал, холодный ветер; но, будучи тепло одеты и кормлены хорошо, мы можем вынести и не такие невзгоды». Тем не менее дневные переходы при выходе на приполюсное ледниковое плато по сравнению с ледником Бирдмора уменьшились по крайней мере на 2 км, что показательно само по себе — стала сказываться усталость, накопившаяся с начала маршрута. С каждым днем возрастала высота ледниковой поверхности, достигнув своего максимума 6 января — почти 3500 м, с последующим снижением по мере приближения к полюсу, что соответствует современной карте.

В канун нового 1912 года на 86° 56' ю. ш. был оставлен самый южный склад, получивший название «Трехградусный», с недельным запасом провианта для полюсной и вспомогательного отрядов. 4 января на 87° 32' ю. ш. Скотт расстался с последним отрядом обеспечения во главе с лейтенантом Эвансом. «Эванс ужасно огорчен, но боролся и перенес огорчение как подобает мужчине. Бедный Крин расплакался, и даже Лэшли был растроган», от-

метил Скотт в дневнике, не подозревая, что он расстается с этими людьми навсегда.



Лагерь в трех градусах от полюса

Возвращение этого вспомогательного отряда к базе в Мак-Мёрдо едва не завершилось трагедией в связи с достижением предела возможностей человеческого организма. Именно отряд Эванса на практике продемонстрировал для участников будущих маршрутных исследований наличие своеобразной точки возврата в экстремальных условиях Антарктиды, за которую ушел отряд Скотта, — эта проблема будет рассмотрена подробнее в следующей главе. Для усиления своего отряда в качестве «тягловой силы» из отряда Эванса Скотт перевел в свой полюсный отряд пятого участника — Бауэрс. Победное настроение не оставляло Скотта, и уже 5 января практически на 88° ю. ш. он записал в дневнике: «Каких воздушных замков не строишь теперь, когда полюс наш!» — хотя сутки спустя тональность его впечатлений на страницах дневника существенно изменилась: «Местами ужасно тяжело <...> Мы уже находимся дальше последней стоянки Шеклтона, и южнее нас, навер-

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

ное, никто не бывал». Он не знал, что ошибался, в этом ему предстояло убедиться уже в ближайшем будущем.

Погода в целом оставалась достаточно благоприятной, настолько, что астрономические наблюдения по солнцу за первую половину января удалось получить в 11 случаях. Видимость, таким образом, оставалась приличной, морозы колебались в пределах от 20 до 30 градусов, значительных жалоб на ветер не было отмечено, и наибольшие претензии в дневнике Скотта относятся к поверхности, по которой нередко плохо скользили полозья саней. Накануне достижения полюса Скотт не устал раздавать похвалы своим спутникам («Уилсон <...> искусный и заботливый <...> крепкий как сталь <...> Эванс — работник-богатырь, одаренный поистине замечательной головой, маленький Бауэрс — чудо природы, Отс — я без него не хотел бы обходиться» — и т. д.), делая общий вывод: «Лучшего подбора людей не придумать». Тем не менее все чаще на страницах дневника присутствует озабоченность: «Мы все еще имеем шансы на успех, только бы нам осилить работу, но переживаем ужасные дни» — за 11 января, или «если выдержим еще четыре таких перехода, как последний, должны, кажется, достичь цели; но и только, в обрез» — на следующий день и т. д. Перенапряжение людей прослеживается по всей совокупности признаков, порой настолько отчетливо, что при знакомстве с дневником Скотта временами возникает ощущение, что в оценках ситуации он невольно выдает желаемое за действительное.

Отсюда чередование противоречивых суждений: «После завтрака выступили благополучно. Думал, что переход выйдет хороший, но после двух часов пошли опять сыпучие кристаллы», «опять почувствовали холод», «впрочем, все физически в прекрасном состоянии», «поверхность ужасающая <...> Все порядком умаялись», «сани после завтрака

шли с удивительной легкостью <...> Как бы то ни было, мы совершили отличный дневной переход» и т. д. — перечень этих противоречий можно продолжить, но смысл их понятен: здравомыслие часто отказывает Скотту в оценке реальной ситуации и подменяется настроением момента.



На пути к полюсу

Как ни странно, с приближением к полюсу забылись прежние весьма высокие оценки перспектив конкурентов-норвежцев. Только 15 января отмечена «грозная возможность — если опередил нас норвежский флаг», в чем Скотту и его отважным спутникам предстояло убедиться уже на следующий день. Записи в дневнике за 16 января не оставляют сомнений: «Сбылись наши худшие опасения <...> Вся история как на ладони: норвежцы нас опередили и первые достигли полюса. Ужасное разочарование, и мне больно за моих товарищей». Произошло это следующим образом.

После выполнения в полдень астрономических наблюдений (результаты $89^{\circ} 42''$ ю. ш.) отряд продолжил движение на юг, и вскоре Бауэрс обнаружил впереди непонятный предмет, который при приближении оказался черным флагом, привязанным к полозу от саней. Вблизи сохранились признаки лагеря с многочисленными отпечатками

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

собачьих лап и колеи от лыж. Дальнейший путь по следам норвежцев (первоначально англичане посчитали, что их только двое) на протяжении около трех миль был отмечен тремя гуриями из снежных блоков. Отклонившись от норвежских следов, англичане последовали по направлению к полюсу, по их оценкам, и через семь с половиной миль определили его положение на $89^{\circ} 53' 37''$ ю. ш. Заполняя дневник по итогам дня, Скотт записал: «Великий боже! Что за ужасное место, и каково для нас сознание, что мы за все наши труды даже не вознаграждены ожидаемым торжеством! Конечно, много значит и то, что мы сюда дошли, и ветер завтра, вероятно, будет попутным <...> Побежим домой; отчаянная будет борьба. Спрашивается, удастся ли?» В этом свидетельстве важны два обстоятельства: первое — Скотт признает саму проблему состязания в достижении полюса, второе — он впервые высказывает опасения насчет благополучности возвращения.



Скотт, Отс, Вилсон, Эванс около норвежской палатки

На следующий день в двух милях от своей палатки снова Бауэрс, видимо, наиболее зоркий в отряде, обнаружил норвежскую коническую палатку, в которой «нашли записку, что тут были пять норвежцев: Руаль Амундсен, Олаф Бьолан, Хельмер Хансен, Сверре Хассель и Оскар Вистинг 16 декабря 1911 года. Палатка хорошая; небольшая, но плотная, поддерживаемая одним бамбуковым шестом. Тут же записка ко мне от Амундсена, с просьбой доставить письмо от него королю Хокону!

В палатке оставлены следующие предметы: три небольших мешка из оленьей шкуры, содержащие беспорядочную коллекцию рукавиц и носков <...> секстан, норвежский искусственный горизонт и гипсометр <...> секстан и гипсометр английского производства».



Вторые на Южном полюсе

Несмотря на очевидный шок от пережитого, Скотт нашел необходимым добавить: «Я думаю, что полюс находится на высоте 9500 футов. Это замечательно — ведь на

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

88-й параллели мы были на высоте около 10 500 футов». Это означало, что с приближением к полюсу отряд Скотта пересек главный водораздел (точнее — ледораздел) Антарктиды. В заключение записи за 18 января Скотт оставил горькую фразу: «Итак, мы повернулись спиной к цели своих честолюбивых вожелений, и перед нами 800 миль неустанного пешего хождения с грузом. Прощайте, золотые грезы!»

Возвращение началось 19 января с попутным ветром по собственным следам, присыпанным мелким кристаллическим снегом, и результаты первого дня привели Скотта к заключению: «Боюсь, что обратный путь будет ужасно утомителен и монотонен». По дороге назад англичане пользовались своими небольшими складами, оставленными на пути к полюсу, уменьшая груз на санях, на которых водрузили парус. Снова начались жалобы на снег: «Скоро попали на поверхность совсем особого рода; снег нанесло кучами; он приставал к лыжам, которые двигались с усилием. Работа была ужасающая, но мы шли неустанно и разбили лагерь недалеко за гурием, поставленным нами 14 января. Боюсь, что завтра нам предстоит то же, что и сегодня». В первые дни с началом возвращения температура воздуха нередко опускалась ниже -30°C .

Теперь многое зависело от складов, которые при возвращении надо было не только найти, не сбившись с пути, но главное — добраться до них вовремя, независимо от условий пути и погоды, прежде чем истощатся запасы провианта и горючего на санях. «Теплее и приятнее идти с попутным ветром, но мы чуть ли не больше чувствуем холод на стоянках, — отметил Скотт в своем дневнике. — <...> Будет немного страшно, пока не достигнем первого значительного склада (в 150 милях отсюда)».

Между тем последствия длительных перегрузок вскоре начали проявляться с очевидной неотвратимостью, причем первым начал сдавать, казалось бы, самый сильный в отряде — старшина Эванс, которому, как выяснилось, не хватило очень важного качества на маршруте — выносливости. Сначала он бросил следить за собой, отчего постоянно обмораживал лицо, и уже 23 января Скотт был вынужден констатировать: «Эванс сильно изнурен. Пальцы у него в пузырях и нос серьезно поврежден частыми обморожениями. Он сам сильно хандрит, встревожен за себя, а это недобрый знак <...> Дай нам бог сносный след до склада, называемого «Трехградусным», а там уже не так страшно».



Эванс, Бауэрс, Уилсон и Скотт за обедом

К «Трехградусному» они пришли 31 января («день был прекрасный, с умеренным ветром»), добравшись до него от полюса за тринадцать переходов. От «Трехградусного» до полюса по дороге туда понадобилось целых семнадцать переходов, и, таким образом, возвращение проходило скорей, чем путь к цели. Эта же тенденция сохранилась и даль-

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

ше, вплоть до истоков ледника Бирдмора, где был оставлен «Верхний ледниковый склад». От него до «Трехрадусного» на пути к полюсу понадобилось десять переходов, при возвращении — только семь, но ценой многих мелких травм у людей. Эванс «на себя не похож с тех пор, как повредил руку <...> С больными пальцами еще можно справиться, но если у Уилсона нога не поправится, тогда будет плохо не на шутку». К 1 февраля ситуация изменилась мало («ноге Уилсона гораздо лучше, но у Эванса руки в ужасном виде»). Накапливаясь, эти, мягко говоря, неприятности формировали общий неблагоприятный фон, обещавший в обозримом будущем стать просто опасным. В первой декаде февраля температура, поначалу державшаяся немного ниже -30°C , постепенно поднималась вплоть до -12°C .

Отметим, что граница ледникового покрова и истоков ледника Бирдмора обозначилась достаточно отчетливо 4 февраля по крайней мере по двум признакам: во-первых, начались трещины, в которые поочередно попали сам Скотт и Эванс, и, во-вторых, по горизонту возникла цепь Трансantarктических гор, среди которых выделялась гора Дарвин. Несомненно, наличие ориентира не только позволяло надежнее выдерживать направление движения, но и подбадривало людей, добавляя им немного надежды на будущее. Это было просто необходимо, поскольку в тот день Скотт отметил: «Наше физическое состояние не улучшается; особенно Эванс как-то тупеет и ни к чему не способен вследствие сотрясения, полученного утром при падении. Слава богу еще, у нас три раза в день хорошая пища; но, несмотря на это, мы становимся все голоднее. Бауэрс великолепен — все время исполнен энергии и деятельности».

К складу «Верхний ледниковый» они вышли 7 февраля, где людей ожидал неприятный «сюрприз»: «Мы сильно

испугались, удостоверившись, что в жестянке мало галет. Не понимаем, как это могло случиться <...> Не хватало галет на каждый день». Вдобавок Эванс каждый день все больше терял силы. Некоторое разнообразие внесло посещение морен «под отвесными скалами из песчаника, быстро выветривающегося и показывающего ясно определенные жилы угля <...> Уилсон разглядел несколько оттисков растений и отколол, между прочим, один кусок угля с прекрасными отпечатками листьев», что было повторением находок Уайльда в отряде Шеклтона. «Много можно написать о том, какое наслаждение чувствовать под ногами камень, проводя 14 недель на снегу и льду <...> Это похоже на ощущение, с которым ступаешь на берег после плавания».

Во время спуска по леднику Скотта продолжала заботить возникшая проблема провианта и погода, что подтверждает запись в дневнике 10 февраля: «Если до завтра небо не прояснится, придется или идти наудачу, или уменьшать рационы. Очень скверно. Еще одну ночь не удастся наверстать потерянного сна». Уже 11 февраля «из трех оставшихся порций пеммикана мы сделали четыре. Если завтра не подвинемся сильно вперед, придется пожертвовать вторым завтраком». Хотя 13 февраля отряд добрался до склада «Средний ледниковый» у горы Клоудмейкер с его запасами на последующие трое с половиной суток, состояние людей все так же внушало тревогу: «У Бауэрса был сильный припадок снежной слепоты, у Уилсона тоже. Эванс не в силах помогать в любой работе». У самого сильного в отряде (недаром он служил на флоте инструктором по физподготовке) не хватало элементарной выносливости — качества, которое не всегда можно угадать.

Характерная запись в дневнике Скотта за 14 февраля: «Нельзя утаить от себя, что мы работаем неважно <...>

У Уилсона все еще болит нога, и он боится довериться лыжам; но больше всех нас беспокоит Эванс — ему очень худо <...> Я подчас боюсь, что состояние его ухудшается с каждым днем <...> Он голоден; Уилсон тоже. Между тем было бы рискованно опять увеличивать рационы; напротив того, я в должности повара несколько сокращаю порции. Мы менее проворно справляемся с лагерной работой». Было над чем задуматься. На исходе второй декады февраля в нижней части ледника Бирдмора события приобрели трагический характер, жертвой которых оказался Эванс. Еще с середины февраля началось «повторение пройденного», которое Скотт зафиксировал на страницах дневника: «Опять провизии мало. В точности не знаем расстояния до следующего склада, но полагаем, что около 20 миль <...> Мы тащимся через силу, подгоняемые страхом голода; сил же, очевидно, немного <...> Мы сократили не только пищу, но и сон; порядком-таки умаялись», выразив в итоге надежду достигнуть нижнего склада через пару дней. 16 февраля он отметил состояние наиболее ослабевшего: «Эванс, кажется, помрачился в уме. Он совсем на себя не похож — куда девалась его нормальная самоуверенность!»

На следующий день «Эванс выспался, вид у него был как будто лучше, и он заявил по обыкновению, что ему совсем хорошо. Он даже запрягся на своем месте, но около получаса спустя <...> должен был оставить сани <...> Пройдя около часа, остановились, и Эванс догнал нас, но очень медленно. Через полчаса он опять отстал, под тем же предлогом <...> Мы остановились и, видя, что Эванс остался далеко позади, сделали привал. Мы сначала не тревожились, заварили чай и позавтракали. Эванс, однако, не являлся и все еще был виден на большом отдалении. Тут мы не на шутку встревожились и все четверо побежали туда на лы-

жах. Я первый дошел, и вид бедняги меня немало испугал. Он стоял на коленях, одежда в беспорядке, руки обнаженные и обмороженные, глаза дикие. На вопрос, что с ним, ответил, запинаясь, что не знает, но думает, что с ним был обморок. Мы подняли его на ноги, но через каждые два-три шага он снова падал. Все признаки полного изнеможения <...> Когда доставили его в палатку, он был уже в беспамятстве и в 12 часов 30 минут тихо скончался. Обсуждая симптомы, мы приходим к заключению, что он начинал слабеть, когда мы подходили к полюсу, и его состояние быстро ухудшалось от страданий, которые причиняли ему его обмороженные пальцы и частые падения на глетчере <...> Уилсон уверен, что при одном из таких падений он повредил себе мозг. Страшное дело, так потерять товарища; но если спокойно обдумать, нельзя не согласиться, что это лучший конец всем тревогам прошлой недели».

Спустя несколько часов был достигнут склад «Нижний ледниковый», и, таким образом, у нас есть возможность подвести итоги по спуску с ледника Бирдмора в цепи событий. Подъем по нему на пути к полюсу и возвращение заняли практически одно и то же время — две недели, что свидетельствует о развитии опасных тенденций при возвращении, в первую очередь о падении темпов движения по сравнению с началом обратного пути. В значительной мере это было связано с состоянием Эванса, судя по описанию Скотта. Хотя впереди англичан ожидала сравнительно спокойная поверхность шельфового ледника Росса, события могли здесь приобрести непредсказуемый характер, как из-за состояния людей, так и с изменением погоды на исходе антарктического лета.

Ближайшие перспективы после достижения склада «Нижний ледниковый» у горы Хоуп можно представить

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

следующим образом. Прибытие в лагерь «Бойня» позволило оставшимся в живых восстановить силы, подкрепившись вдоволь кониной, после чего перед Скоттом встал вопрос — какова будет поверхность на барьере? Последовательно 19, 20 и 21 февраля он использует для ее характеристики определение «ужасная», приходя к заключению: «так продолжать нельзя». Записки за 22 февраля он начинает утверждением, что «мы, несомненно, на обратном пути попали в отвратительные условия, а ввиду позднего времени года дела могут сложиться действительно скверно». Зато конец дня после обильной трапезы вызвал у него следующее заключение: «Сегодня к ужину было рагу из конины, такое вкусное и питательное, что мы почувствовали новые силы и бодрость»; затем он описал блуждания на маршруте, которые удалось исправить только на следующий день, отчего «все значительно приободрились». Зато 24 февраля с прибытием на склад «Нижний барьерный» «бесконечно обрадовались, что добрались до этого склада, и на время отбросили все тревоги», несмотря на то что «нашли запасы в порядке — только керосина мало, придется очень осторожно обращаться с топливом». Здесь также обнаружили записки от всех трех вспомогательных отрядов: Мирза, Аткинсона и лейтенанта Эванса, последняя давала повод для беспокойства, хотя Скотта больше тревожила собственная ситуация. Его все больше волновал вопрос: «Спрашивается, что победит: дурное ли время года с тяжелыми условиями или наши здоровые организмы при хорошей пище?» Температура во время пребывания на шельфовом леднике Росса у него пока не вызвала особых претензий, оставаясь в пределах от -19 до -27 °C, но тем не менее состояние тревоги уже не покидало его, несмотря на то что пока он не мог понять причин складывающейся обстановки, когда происходит истощение

организма, проявляющееся в чувстве непроходящего голода, совпавшего 27 февраля с падением температуры до -37°C : «Необходимо скорее увеличить рационы <...> Положение критическое. Может случиться и так, что уже следующий склад устранил всякую опасность, но над нами все время висит тяжелое сомнение <...> До склада («Среднего барьерного». — *Прим. авт.*) 31 миля; топлива в крайнем случае хватит на три дня, пищи на шесть дней».

Посмотрим, как происходила реализация этих мыслей на фоне продолжающегося падения температур вплоть до -42°C , когда был наконец достигнут склад «Средний барьерный». Скотт отмечает множество разнообразных неблагоприятных обстоятельств: от «обувь совсем не просыхает. Пищи нам хотя хватает, но нужно еще больше» до «солнце ярко светит, но дает мало тепла. Нельзя не признать, что середина барьера ужасное место». 29 февраля он отмечает, что «топлива хватит в обрез, провизии же у нас осталось на три дня».

Однако достижение склада «Средний барьерный» 2 марта прошло «без большого труда <...> и с тех пор мы претерпели три удара, поставивших нас в скверное положение. Первым делом мы нашли скудный запас горючего <...> Второе — Отс показал ноги: пальцы в плачевном состоянии <...> Третий удар разразился ночью», с началом непогоды. Днем при сорокаградусном морозе «держали курс на северо-запад, но ничего не видели. И пуще всего, поверхность была просто невозможная», в результате чего за дневной переход покрыли только пять с половиной миль. Настала пора, когда состояние людей достигло критического предела, ставившего под сомнение возможность дотянуть от одного склада до другого. С наступлением зимних условий такая тенденция очевидно должна была возрастать. Не-

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

удивительно, что 4 марта Скотт пришел к выводу: «Впереди очень, очень мрачно <...> Надеяться не на что <...> До следующего склада около 42 миль, провизии у нас на неделю, но топлива не более чем на три или четыре дня <...>

Положение ужасное, но никто из нас не падает духом <...> Скверно будет, если и там обнаружится такая же нехватка топлива. Да и дойдем ли?»

Возникает вопрос — не слишком ли велики были расстояния между складами? Для людей в обычной физической кондиции — в пределах нормы, но для обессиленных после тяжелого пути, когда практически в зимних условиях люди сами тащили свой груз, эти расстояния оказались критическими. Именно этого Скотт не учел при планировании полюсной операции и теперь вынужден был расплачиваться.

Уже на следующий день Скотт отмечает, что «дела идут все хуже и хуже». У Отса одна нога распухла, на ходу он сильно хромотает, и к концу перехода он сильно устал, а главное, ему нельзя было оказать какой-либо реальной помощи, даже просто выделить больше горячей пищи. «Решили доиграть игру до конца, не падая духом, но тяжело долгие часы надрываться и сознавать, что продвигаемся мы медленно. Можно только твердить: «Помоги нам, Боже!» и плестись через силу, страдая от холода и чувствуя себя отвратительно, сохраняя наружное спокойствие». 6 марта Отс уже не мог тащить сани, «он удивительно терпелив, я думаю, ноги причиняют ему адскую боль. Он не жалуется, но оживляется уже только вспышками и становится все более молчаливым в палатке <...> Будь мы все в нормальном состоянии, я все-таки надеялся бы выпутаться, но бедный Отс связывает нас, хотя делает все возможное и, должно быть, страдает ужасно». 7 марта стало «совсем плохо. У Отса одна

нога в безнадежном состоянии; он храбрится. Мы все еще говорим о том, что мы дома будем делать вместе».

В создавшемся положении Скотт считал, что в лучшем случае его отряд может дотащиться до склада у горы Хупер («Среднего барьерного») в 72 милях, но не до склада «Одной тонны», где его могла ожидать помощь на собачьих упряжках, как он просил в записке на базу, отправленной с Мирсом еще 11 декабря.

К середине марта Скотт отмечает ситуацию с Отсом на каждой странице дневника. «8 марта. Левая нога бедного Отса никоим образом не дотянет <...> 10 марта. Катимся неудержимо под гору. У Отса с ногами хуже. Редкой силой духа обладает он: должен же он знать, что ему не выжить. Сегодня утром он спросил у Уилсона, есть ли у него какие-нибудь шансы. Уилсон, понятно, должен был сказать, что не знает. На самом деле их нет. Но и без него сомневаюсь, чтобы мы пробились <...> Самой большой обузой является бедный Отс <...> Жалость берет, глядя на него, нельзя не стараться подбодрить его. Вчера мы достигли склада у горы Хупер. Хорошего мало. Нехватка во всем. Не знаю, виноват ли тут кто. Собаки, которые были бы нашим спасением, очевидно, сюда не заходили <...> 11 марта. Ясно, что Отс близок к концу. Что делать нам или ему — одному Богу ведомо...»

Просчитав варианты с вероятностью достижения склада «Одной тонны», Скотт понял, что с имеющимся продовольствием и горючим они не дойдут до него 13 миль. Увы, такая оценка оказалась близкой к реальной.

«12 марта. Отс мало помогает; руки у него теперь не лучше ног <...> Сомневаюсь, чтобы можно было дотянуть <...> 14 марта. Мы с каждым днем, несомненно, слабеем; все словно сговорилось против нас <...> Бедному Отсу с ногой опять хуже. Боюсь, что будет с ней завтра <...>

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

Вне палатки один ужас. Должны бороться до последней галеты <...> 16 или 17 марта <...> Жизнь наша — чистая трагедия. Третьего дня за завтраком бедный Отс объявил, что дальше идти не может, и предложил нам оставить его, уложив в спальный мешок. Так мы поступить не могли и уговорили его пойти с нами <...> Несмотря на боль, он крепился, и мы сделали еще несколько миль. К ночи ему стало хуже, и мы знали, что это — конец.



Лоренс Отс

На случай, если будут найдены эти листки, я хочу отметить следующие факты. Последние мысли Отса были об его матери, но тотчас перед тем он с гордостью выразил надежду, что его полк будет доволен мужеством, с каким он встретил смерть. Это мужество мы все можем засвидетельствовать. Он в течение многих недель без жалоб переносил жестокие страдания <...> Он до самого конца не терял присутствия духа — не позволял себе терять надежду.

Это была бесстрашная душа. Конец же оказался вот каким: он проспал предыдущую ночь, надеясь не проснуться, однако утром проснулся; это было вчера. Стояла метель. Он сказал: «Пойду пройдуся. Может быть, не скоро вернусь». Он вышел в метель, и мы его больше не видели.

Пользуюсь этим случаем сказать, что мы до самого конца не покидали своих больных товарищей. Что касается Эдгара Эванса, когда у нас положительно не было пищи, и он лежал без памяти, то ради спасения остальных казалось необходимо оставить его, — но провидение милостиво убрало его в самый критический момент. Он умер своей смертью, и мы ушли от него только через два часа после его кончины. Мы знали, что бедный Отс идет на смерть, и отговаривали его, но в то же время сознавали, что он поступает как благородный человек и английский джентльмен. Мы все надеемся в таком же настроении встретить свой конец — а до конца, несомненно, недалеко <...> Холод убийственный: -40°C в полдень. Мои товарищи бесконечно бодры, но нам всем грозит опасное обморожение, и, хотя мы беспрестанно говорим о благополучном исходе, не думаю, чтобы хотя бы один из нас в душе верил в возможность его».

Наступал трагический финал полюсного предприятия англичан, и Скотт сделал все, чтобы остаться со своими отважными спутниками примером бессмертия для будущих поколений. Перед тем как перейти к заключительным страницам дневника, обрисую его глазами ситуацию, которая складывалась достаточно безнадежно.

Приведенная выше предшествующая запись с описанием гибели Отса была сделана в 21 милю от склада «Одной тонны». Керосин заполнял резервуар только наполовину. Это вместе с остатками продовольствия позволяло немного приблизиться к складу «Одной тонны». Судя по дневнику,

к 22 марта осталось на каждого по две чашки чая и пищи на двое суток всухомятку. Последняя запись от 29 марта гласила: «...До склада всего 11 миль — но нет возможности выйти из палатки, так снег несет и крутит. Не думаю, чтобы мы могли еще на что-то надеяться. Выдержим до конца, но мы, понятно, все слабеем, и конец недалек. Жаль, но не думаю, чтобы я был в состоянии еще писать. Ради бога, не оставьте наших близких». На обложке последней тетради надпись «моей жене» он переправил на «моей вдове».

В безнадежной ситуации Скотт писал письма родным своих спутников, а также ближайшим друзьям в попытке облегчить боль их утрат и объяснить причины гибели полюсного отряда. Так возникла серия документов, далеко выходящих за рамки экспедиционного отчета и получивших общечеловеческое значение, что привлекло к ним не только внимание специалистов-полярников, но и многих выдающихся писателей. Во время затянувшейся пурги в последнюю декаду марта Бауэрс и Уилсон написали родным прощальные письма. В одном из них Уилсон так объяснил причины гибели полюсного отряда: «Мы боролись до конца и ни о чем не жалеем <...> Ледник победил нас, хотя мы и достигли полюса».

То же сделал и Скотт. Его письма к родственникам участников полюсного маршрута построены по общему принципу. Обрисовывая возникшую ситуацию, Скотт воздавал должное своим спутникам, выражая сочувствие тем, кого они навсегда оставляют, и одновременно надежду, что общество не бросит родственников погибших без помощи. Он хотел, чтобы вдовы знали, что их мужья ушли достойным образом. В адрес миссис Уилсон: «Мне хотелось бы, чтобы вы узнали, как замечательно он вел себя перед смертью — был неизменно бодр и готов принести себя в жертву другим.

И ни единого слова упрека за то, что я заварил эту кашу». Для матери Бауэрс Скотт нашел такие слова: «Чем труднее нам становилось, тем ярче светил нам его неукротимый дух, и таким он оставался до конца. Бодрым, полным надежд и непоколебимым». Подвиг Отса Скотт отразил в дневнике, а своему другу писателю Барри поведал об иных заботах: «Я оставляю свою несчастную девочку и вашего крестника (сына Питера. — *Прим. авт.*), Уилсон оставляет вдову, а Эдгар Эванс тоже вдову в очень бедственном положении». Более деловыми выглядят письма сослуживцам и командирам: вице-адмиралам Бриджмену («Дело идет к расчету: не выскочить <...> Мы могли бы справиться, если бы бросили больных») и Эджертону («С нами кончено <...> Прощайте. Пожалуйста, позаботьтесь, чтобы мою вдову обеспечили, поскольку это будет зависеть от морского ведомства»).

Особое место среди прощальных писем Скотта занимают предназначенные родным, в первую очередь его вдове Кэтлин, часть которых цитируется ниже:

«Мы справились бы с невзгодами, не задержи нас на четыре дня ужаснейшая буря. Я полагаю, что шансов на спасение нет. Мы решили не убивать себя, но бороться до последнего, пробиваясь к складу, однако в этой борьбе наступил безболезненный конец.

Заинтересуй мальчика естественной историей, если сможешь; это лучше, чем игры. В некоторых школах это поощряется. Я знаю, ты будешь держать его на чистом воздухе. Больше всего ему следует остерегаться лени, и ты должна охранять его от нее. Сделай из него человека деятельного. Мне, как ты знаешь, приходилось заставлять себя быть деятельным — я всегда имел склонность к лени.

Как много я мог бы рассказать тебе об этом путешествии! Насколько оно было лучше спокойного сидения

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

дома в условиях всяческого комфорта! Как много у тебя было бы рассказов для мальчика! Но какую приходится платить за это цену!»

Несомненно, особое значение для судьбы оставшихся участников последней экспедиции Скотта имело его «Послание к обществу», обнаруженное также среди бумаг и других документов погибшего исследователя, на котором необходимо остановиться подробнее, — однако это целесообразнее сделать позже на фоне других событий, с использованием специальной методики (см. подробнее в главе 6).

Особо отметим, что люди на зимовочной базе на мысе Эванс сделали все, чтобы помочь полюсному отряду при его возвращении на основе указаний Скотта, передававшихся в письменном виде на базу вместе со вспомогательными отрядами. Первое такое указание получил Аткинсон, повернувший к базе 22 декабря 1911 года, — встречать при возвращении полюсный отряд «так далеко, как это только будет возможно». Оно было повторено с отбытием последнего вспомогательного отряда лейтенанта Эванса 4 января и адресовано Мирзу, которому надлежало встречать возвращавшихся с полюса в середине февраля на подходах к устью ледника Бирдмора между 82 и 83° ю. ш. Однако записка Скотта была получена на базе лишь в конце февраля, когда ситуация оказалась совершенно иной, чем предполагал Скотт.

Аткинсону предстояло возглавить базу на мысе Эванс, и поэтому покинуть он ее не мог, Мирз посчитал, что он не укладывается в отводимые ему сроки, опытному Райту следовало возглавить научные наблюдения на базе. Свободным оставался только Черри-Гаррард, который с каюром Гиревым и возглавил поход на собачьей упряжке к складу «Одной тонны», где оставался с 3 по 10 марта,

прежде чем повернуть к экспедиционной базе. К этому моменту полюсный отряд находился от них на расстоянии почти 100 км, и, по подсчетам Скотта, реально они могли преодолеть лишь 75 км. Они преодолели даже больше — до 80, но это оказалось для них жизненным пределом.

Эта ситуация в деталях была восстановлена в ноябре 1912 года, когда поисковый отряд Аткинсона, миновав склад «Одной тонны», в 20 км южнее наткнулся на последнюю стоянку Скотта. Аткинсон так описал свою страшную находку: «В палатке оказались тела капитана Скотта, доктора Уилсона и лейтенанта Бауэрс. Уилсон и Бауэрс найдены в положении спящих, причем их спальные мешки были закрыты над головами, как будто они сами сделали это вполне естественным образом.

Скотт умер позднее. Он отбросил отвороты своего спального мешка и раскрыл куртку. Маленькая сумка, в которой находились три записные книжки, лежала у него под плечами, а одна рука была откинута поперек тела Уилсона <...> Все мы, участники экспедиции, опознали трупы. Из дневника капитана Скотта я узнал о причинах несчастья». Поисковая группа Аткинсона откопала также сани с поклажей, включая почти 15 кг образцов пород с морен ледника Бирдмора. Тела накрыли палаткой и над ними прочли слова похоронной службы. Затем над погибшими был воздвигнут высокий гурий из снежных блоков с крестом из лыж. Вблизи него стоймя установили вертикально двое саней, а на бамбуковом шесте неподалеку оставили металлический цилиндр с текстом следующего содержания:

«12 ноября 1912 г., 79° 50" ю. ш. Этот крест и гурий воздвигнуты над телами капитана Скотта, кавалера ордена Виктории, офицера Королевского флота, доктора Э. А. Уилсона, бакалавра медицины Кембриджского уни-

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

верситета, и лейтенанта Г. Р. Бауэрс, офицера Королевского Индийского флота, как слабый знак увековечивания их успешной и доблестной попытки достигнуть полюса. Они совершили это 17 января 1912 года, после того как норвежская экспедиция выполнила то же самое. Жестокая непогода и недостаток топлива стали причиной их гибели. Также в память их доблестных товарищей, капитана Иннискиллингского драгунского полка Л. Э. Дж. Отса, который пошел на смерть в пургу приблизительно в 18 милях южнее, чтобы спасти своих товарищей; а также моряка Эдгара Эванса, умершего у подножья ледника Бирдмора. Бог дал, Бог и взял, да будет благословенно имя Господне».

Затем провели поиск тела Отса на расстоянии двадцати миль южнее, не увенчавшийся успехом. Вблизи возможного места гибели отважного офицера был построен снежный гурий с небольшим крестом и следующей надписью:

«Вблизи этого места умер чрезвычайно доблестный офицер, капитан Иннискиллингского драгунского полка Л. Э. Дж. Отс. В марте 1912 года, возвращаясь с полюса, он добровольно пошел на смерть в пургу во имя спасения своих товарищей, испытывавших бедствие. Эта записка оставлена поисковой экспедицией 1912 года» и подписана Аткинсоном и Черри-Гаррардом.

Возвратившись на зимовочную базу на мысе Эванс, поисковики, к своей радости, обнаружили там зимовщиков северного отряда в составе шести человек во главе с Кэмпбеллом, поведавшим о своих приключениях. Зимовка 1911 года на мысе Адер на бывшей базе Борхгревинка прошла достаточно благополучно. Поскольку горы Адмиралтейства не пустили исследователей в глубь Земли Виктории, было решено изучить более южный участок западного побережья моря Росса, куда их перебросили на

борту «Терра Новы» в декабре 1911 года на берег залива, названного в честь судна. Этот отряд предполагалось забрать при возвращении корабля, чего, однако, не получилось по ледовым условиям. Отряд Кэмпбелла остался на берегах залива Терра Нова на вторую зимовку, которую провел в наспех оборудованной пещере, не отличавшейся комфортом. За последующие полгода было добыто всего 16 тюленей и 80 пингвинов, и концу зимы Кэмпбелл стал опасаться голода. Поэтому было решено добираться к экспедиционной базе на мысе Эванс собственными силами, пешком и с нартами за спиной, хотя октябрьская погода не благоприятствовала протяженным маршрутам. К счастью, совершенно неожиданно на мысе Робертса люди Кэмпбелла наткнулись на склад продовольствия, снаряжения и одежды, оставленной отрядом Тейлора во время работ в горах Земли Виктория в предшествующем сезоне. Такая находка оказалась весьма кстати для отряда Кэмпбелла, к тому времени не только пребывавшего на грани истощения от трудностей перехода, но испытывавшего нужду в самом необходимом. А главное, она позволила благополучно завершить возвращение на зимовочную базу на мысе Эванс. Отряд Кэмпбелла, оказавшись в сложной ситуации и больше занимаясь проблемой выживания, чем наукой, все же внес свою долю в изучение Антарктиды.

С воссоединением всех переживших две антарктические зимовки на берегах ледяного континента настала проблема возвращения и анализа поражений и побед в его изучении. Первыми о гибели полюсного отряда узнал экипаж «Терра Новы» во главе с капитаном Эвансом, который позднее так описал момент встречи с зимовщиками на мысе Эванс: «Я крикнул: «Кэмпбелл, все здоровы?» После минутного колебания он ответил: «Южная группа достиг-

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

ла Южного полюса 17 января прошлого года, но погибла на обратном пути — их записи у нас». Наступила скорбная пауза, немногочисленная команда судна и все те, кто стоял на берегу, погрузились в глубокое молчание...»

Увы, как гибель полюсного отряда, так и достижение полюса стали основными событиями второй экспедиции Скотта на берега Антарктиды наравне с возвращением из небытия северного отряда Кэмпбелла. Перед тем как покинуть шестой континент, экипаж «Терра Новы» и оставшиеся в живых участники экспедиции соорудили на мысе Хат на Наблюдательном холме памятный крест со строками английского писателя XIX века Теннисона: «Бороться и искать, найти и не сдаваться», ставших заповедью для полярников всех стран.

В заключение этой главы остановимся на реакции общественности Англии на финал последней экспедиции Скотта. Тогдашний премьер-министр Асквит в ответ на опубликованное «Послание к обществу» и заключительные строки дневника с призывом «Ради бога, не оставьте наших близких» заверил Палату общин, что «призыв будет услышан». Первый лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль заявил, что родственники погибших военных моряков Скотта и Эванса получать полновесную пенсию как за павших на действительной службе. Сходным образом реагировало правительство Индии в отношении родственников Бауэrsa, поскольку он числился в Индийском флоте. Родные Отса были богатыми людьми и не нуждались в пенсионном обеспечении. Зато для его товарищей по драгунскому полку, решивших увековечить память сослуживца монументом, деньги из общественного фонда оказались отнюдь не лишними. Спустя всего неделю после получения печального известия поминальную службу

в соборе Святого Павла посетил король Георг V в полной морской форме, что имело особый смысл, ибо глава государства подчеркнул их общую профессиональную принадлежность к флотской службе. Королевским решением Скотт стал кавалером ордена Бани, со всеми вытекающими привилегиями для его вдовы — традиция, установившаяся со времен Крымской войны для наиболее отличившихся офицеров и их родственников. Реакция власти и реакция общества на события в далекой Антарктиде, таким образом, не просто совпала, но и оказалась подчеркнута общей и притом, что называется, по первому разряду.

Не менее важным был также сбор средств, и сумма в итоге оказалась немалой — за 80 тысяч фунтов стерлингов, что позволило улучшить финансовое положение родственников и семей павших в Антарктиде. Таким образом, завешание Скотта в последних строках его дневника было исполнено. Нельзя не отметить увековечение памяти погибших средствами монументального искусства, в первую очередь трудами вдовы Скотта Кэтлин, которая была ученицей Родена и знала толк в своем деле. Памятники Скотту, многие в исполнении Кэтлин Скотт, установлены в Англии в Девенпорте, в Лондоне на Ватерлоо-сквер и Портсмуте, помимо стоящих за морем в Кейптауне и в Новой Зеландии (в Крайстчёрче и у Порт-Чалмерса). Это не считая многочисленных мемориальных досок и даже церковных витражей. Другу Скотта Уилсону памятник стоит в Челтенхэме.

И все-таки главный памятник Скотту — это Институт полярных исследований в Кембридже, которому присвоено его имя и где долгое время работали участники его экспедиций — Пристли, Дебенхэм и некоторые другие, где были изданы многочисленные труды экспедиции 1910–1913 годов. Определенно, в истории антарктических

— Скотт отправляется навстречу своей гибели —

исследований имя Роберта Фалкона Скотта заняло достойное место.



Памятник Скотту в Лондоне, установленный его женой

Стоит еще раз вернуться к итогам последней его экспедиции уже потому, что она сыграла важнейшую роль в последующих исследованиях ледяного материка. Что касается непосредственных ее результатов, то необходимо отметить следующее. Сам полюсный маршрут Скотта мало чего добавил к известному, поскольку большей частью он

проходил по местам, уже пройденным его предшественником Шеклтоном в 1908—1909 годах. Зато вклад ученых, принимавших участие в экспедиции (Райта, Пристли, Тейлора, Дебенхэма и некоторых других) и осуществивших комплексные исследования материка, явился этапным для будущего.

Возможно, поведение самого Скотта перед лицом неминуемой гибели создало ему и его товарищам особый ореол полярного исследователя как пример грядущим поколениям. Одно только это многократно перекрыло реальные ошибки, допущенные при планировании полярной операции. Именно мужество, проявленное в обстановке неотвратимой трагедии вблизи склада «Одной тонны», по нашему мнению, целиком снимает с него подозрение в психологической подавленности вследствие неудачи в полярной гонке, в чем его заподозрили некоторые исследователи, особенно из литературной и спортивной среды. На взгляд автора, поведение Скотта в самой отчаянной обстановке сродни реакции другого не менее известного историка моряка — контр-адмирала Битти в разгар Ютландского боя в мае 1916 года после гибели двух кораблей его эскадры. Как известно, чертыхнувшись (или выматерившись — кому как нравится), он приказал изменить курс эскадры в соответствии со складывающейся обстановкой сражения. Такая параллель оправдана, поскольку оба, выражаясь словами Киплинга, были одной крови из породы военных моряков Британии.

Глава 5

Амундсен в роли похитителя приза века

*Раз уж мы включились в гонку, надо
непрерывно быть первыми на финише.*

Р. Амундсен

Идея достижения Южного полюса у Амундсена возникла практически одновременно со Скоттом, причем сам он относит ее к сентябрю 1909 года, когда американцы Кук и Пири объявили о своем успехе на Северном полюсе. Для Амундсена это означало, что практически готовая экспедиция на Северный полюс, в которую он вложил массу сил и средств и задействовал множество людей вплоть до государственных кругов, в значительной мере обесценивалась в глазах норвежцев. Поэтому, с одной стороны, сменить направление экспедиции для него было достаточно логичным. Однако, с другой стороны, для мировой научной общественности, пристально следившей за событиями у высоких широт, подобное изменение планов произошло впервые и поэтому изначально было воспринято, мягко говоря, с удивлением. Однако их мнение норвежец проигнорировал и смело направился вместо одного полюса к другому, известив мир об изменении своих планов с острова Мадейры. Поскольку радио на его судне отсутствовало, в будущем он, ссылаясь на это обстоятельство, продолжал действовать по своему усмотрению, напрямую отправившись в плавание к Китовой бухте на ледяных берегах моря Росса. Зная о планах Скотта

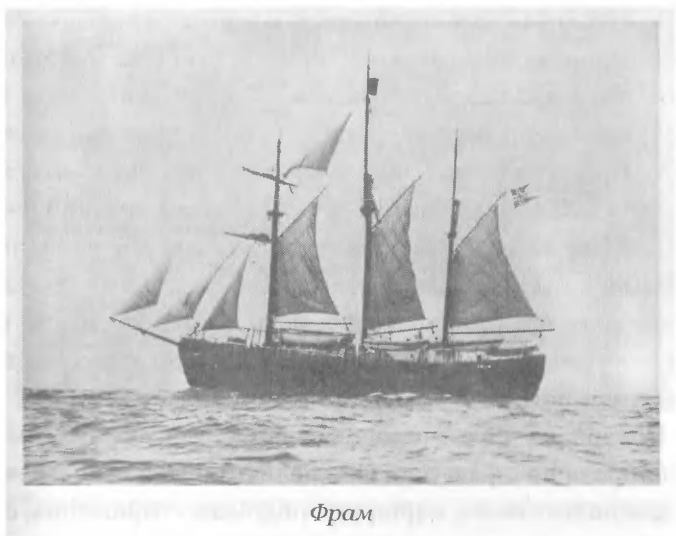
(и, видимо, опасаясь, что его не так поймут), Амундсен известил его о своих намерениях краткой телеграммой, текст которой приведен в предыдущей главе.



Руал Амундсен

Впоследствии для широкой публики было подготовлено другое объяснение, довольно лукавое: «Английская экспедиция ставила своей задачей научные исследования. Полюс для нее являлся, так сказать, второстепенным делом, а в моем расширенном плане он стоял на первом месте. Наука во время этого небольшого зигзага становилась делом не главным: правда, я отлично понимал, что, идя к полюсу по намеченному мной пути, мы не можем не обогатить в значительной степени разные отрасли знания».

В любом случае, с отплытием с Мадейры в сентябре 1910 года и до возвращения в большой мир в марте 1912 года Амундсен исчез из поля зрения всего мира. Но не для англичан из экспедиции Скотта, с которыми, как известно читателю, норвежцы встретились в Китовой бухте в феврале 1911 года, когда планы сторон окончательно перестали быть тайной друг для друга. «Фрам» добрался до Китовой бухты на кромке шельфового ледника Росса в середине января 1911 года.



Уже 10 февраля, не дожидаясь завершения разгрузки судна, Амундсен в сопровождении трех норвежцев отправился по шельфовому леднику для организации склада на пути будущего полюсного маршрута. 14 февраля на 80° ю. ш. сделали первый склад. Еще два таких же склада были размещены до первой декады марта на 81 и 82° ю. ш. — норвежцы максимально использовали отпущенное Антарктидой летнее время, хотя уже в начале

марта температура опускалась нередко ниже -40°C . При этом Амундсен, занятый организацией складов, даже не проводил «Фрам», тут же после завершения выгрузки отправившийся к родным берегам. Не до мелочей — все во имя главного! Отметим, что с самого начала все действия норвежцев отличались четкой целенаправленностью и стремлением уложиться по времени в кратчайшие сроки, что в конечном итоге и привело их к успеху.

С уходом судна на зимовочной базе «Фрамхейм» осталось всего 9 человек, из которых более половины должны были принять участие в маршруте на полюс. Пока шла организация складов, обитатели «Фрамхейма» также не теряли времени даром — заготовили 60 тонн тюленьего мяса. При этом на дальние склады в качестве корма псам забрасывался только питательный и легкий собачий пеммикан. Что касается выбора маршрута к цели, то ледник Бирдмора был отвергнут изначально, и, таким образом, норвежцам предстояло идти к цели в полном смысле по «белому пятну», только гадая о тех препятствиях, с которыми они могли бы встретиться.

Полярная ночь продолжалась во «Фрамхейме» с 21 апреля по 23 августа. Она целиком была использована для подготовки к маршруту: подгонки снаряжения, отбора всего необходимого для полюсного отряда, ремонта нарт и собачьей сбруи и т. п. Зимовщики хорошо перенесли это время и к началу полюсного маршрута находились в прекрасной форме.

В отличие от английских экспедиций никакие другие цели, включая научные, не отвлекали норвежцев от достижения основной — похода к полюсу, который начался 19 октября 1911 года на четырех упряжках, влекомых 52 псами. «Нас было пятеро — Хансен, Вистинг, Хассель,

Бьолан и я. Мы шли на четырех саних, по 13 собак на каждые. Сани на старте почти ничего не весили, ведь они несли только снаряжение, нужное нам до 80° ю. ш. <...> Знай себе сиди да лихо помахивай кнутом. Я был на саних Вистинга; со стороны поход к полюсу, наверное, показался бы приятным путешествием», — так Амундсен описывает начало полюсного маршрута.



Зимовка во «Фрамхейме»

Температура воздуха оставалась по антарктическим меркам сносной — всего $-34,5^{\circ}\text{C}$ 2 ноября. «В тот день мы пересекли последнюю за много дней трещину, да и то она была несколько дюймов шириной. Дальше шла спокойная равнина, словно отлогие длинные волны, которые мы замечали только благодаря тому, что наши пирамидки часто как-то вдруг исчезали из виду», — отметил Амундсен на подходах к 82° ю. ш., где располагался последний склад на пути к полюсу, созданный во время зимовки из «Фрамхейма». До полюса оставалось еще более 880 км, но

Амундсен и его люди сделали уже важное открытие, оцененное спустя почти полвека, когда исследователи приступили к изучению природных процессов на шестом материке: «Как и у склада на 81° ю. ш., здесь почти не заметно осадков <...> Склад был в точности таким, каким мы его оставили». Дальше он будет отмечать эту особенность ледникового покрова Антарктиды — убывание количества снега от побережья вглубь материка — неоднократно.



На пути к полюсу

Однако это скорее лишь удивление, не более. Куда существеннее Амундсена интересовала протяженность дневных переходов: «Мы увеличили дневные переходы до 37 км. Это позволило проходить градус широты в три дня <...> Удивительно, как собаки с каждым днем втягивались в работу; теперь они достигли наилучшей формы. Легко одолевали дневной переход со скоростью семи километров в час. Мы ни шага не делали, от нас требовалось только уметь катиться на лыжах, прицепившись за санями». Ничего похожего на мучения и метания, которые испытывали в те дни англичане со своим разнообразным транспортом — лошадами, собачьими упряжками и даже моторной техникой на первых милях по шельфовому леднику Росса, в то время

как норвежцы оказались у его южных пределов на границе с Трансантарктическими горами. Они, как и англичане, считали шельфовый ледник морским образованием и, соответственно, горные цепи, вскоре обозначившиеся на горизонте, относили к морскому побережью, за которым, по их мнению, начинался материк Антарктиды, погребенный ледниковым покровом. Этот покров соединялся с шельфовым ледником многочисленными ледниками сквозных долин, как это было известно по исследованиям на Земле Виктории (ледники Кётлица, Феррара и другие) и в Трансантарктических горах (ледник Бирдмора). Очевидно, с чем-то подобным суждено было встретиться и норвежцам, но насколько эта встреча окажется им «по зубам», предстояло убедиться непосредственно на местности.

Впечатления о будущих трудностях они получили на исходе первой декады ноября, на девятнадцатый день полюсного маршрута. Из книги-отчета Амундсена: «Остановившись вечером на $82^{\circ} 20'$ ю. ш., мы увидели на юго-западе большие бело-бурые облака, какие обычно бывают над материком. Однако в тот вечер мы не разглядели никакого материка. Зато на другое утро, выйдя с биноклем из палатки, отчетливо увидели освещенный утренним солнцем гористый край. Ясно различая отдельные вершины, мы определили, что это земля, которая простирается к юго-востоку от ледника Бирдмора. Мы все время выдерживали строго южный курс и сейчас находились приблизительно в 400 км к западу от ледника Бирдмора. Вечером 9 ноября мы по счислению дошли до 83° ю. ш.». Определенно, норвежцы заканчивали важный начальный этап своего полюсного маршрута по шельфовому леднику Росса, финал которого отмечен началом подъема по одной из сквозных долин в Трансантарктических горах, что требует особого внимания

при чтении книги-отчета самого руководителя полюсного отряда. Читатель должен иметь в виду, что в своих описаниях под материком Амундсен подразумевает Трансантарктические горы, считая барьер морским образованием, причем это различие сохраняется у него повсеместно. «Одиннадцатого мы смогли засечь горную цепь от азимута 180 до азимута 270. Мы намного приблизились к материку и с каждым днем различали все больше подробностей. Могучие вершины, одна выше и круче другой, поднимались на высоту до 4500 м. Нас особенно поражали голые склоны многих гор <...> Мы ожидали увидеть на них больше снега <...>

Тринадцатого ноября мы достигли 84° ю. ш. В этот день мы сделали интересное открытие: уходящую на восток горную цепь. Она образовала глубокую излучину, соединяясь с горами Земли Виктории. Излучина эта находилась прямо к югу от нас, то есть по нашему курсу <...> Барьер оставался все таким же ровным, скольжение — лучше не пожелаешь. Мы думали, что придется на каждом градусе давать собакам день отдыха, но в этом не было надобности. Они как будто не знали усталости <...>

На другой день мы, не задерживаясь, покинули 84° ю. ш. и пошли дальше к излучине. В густом тумане, не видя гор, мы проделали очередные 37 км. Обидно двигаться вдоль новых земель вслепую, но ведь должна же погода наладиться <...> Мы быстро приближались к материку. Горная цепь на востоке как будто отклонялась к северо-востоку. Облюбованный нами подъем, который мы так долго рассматривали, чуть уводил нас к западу <...> Излучина на юге выглядела посложнее. На следующий день (15 ноября) рельеф начал меняться. Будто огромные волны накатывались на материк <...> Судя по картине, которая открывалась из лагеря, нам надо было пересечь огромную «волну»

<...> Ровная гладкая поверхность до самого подъема, подмеченного нами издали. Наверное, мы уже тогда вышли на материк <...> Гипсотермометр показал 270 м над уровнем моря». Это означало, что шельфовый ледник Росса остался позади, и теперь предстоял выход на полюсное плато по неизвестному леднику в сквозной долине, прорезающей Трансарктические горы, подобно леднику Бирдмора.

Стоит подвести некоторые итоги начала полюсного маршрута, который занял менее месяца, причем с высоким темпом, когда ежедневные переходы достигали почти 28 км. Это тем более показательно, что весь пройденный путь пролегал по «белому пятну», впервые посещаемому человеком, и уже поэтому принес научную информацию, неизвестную ранее, определив пределы шельфового ледника Росса на юге. Другим важнейшим достижением маршрута стало малое снегонакопление на этом гигантском леднике, впервые подмеченное Амундсеном, на что ранее не обращали внимания. На этом фоне сведения о трещиноватости, связанной, как правило, с подстилающим рельефом, являются информацией второго порядка, частично использованной позднее.

Помимо забот о предстоящем подъеме по неизвестному леднику, размышления Амундсена в эти напряженные дни были о состоянии транспортных средств. Как и его предшественник, делавший то же самое на противоположной стороне планеты шестнадцать лет назад, предводитель норвежцев занимался калькуляцией, способной повергнуть в состояние ужаса современных нам с вами защитников природы, далеких от проблем выживания в условиях Антарктиды сто лет назад. «Мы решили взять с собой продовольствия и снаряжения на 60 дней и оставить склад — еще на 30 дней. Опыт подсказывал нам, что мы сумеем обернуться, сохранив 12 собак. Сейчас их у нас было 42. Поднимемся с этим ко-

личеством на плато (центральную часть ледникового щита у полюса. — *Прим. авт.*), там 24 собаки забьем, а дальше поедem на трех санях с 18 собаками. Из них, по нашим расчетам, 6 придется убить, чтобы на 12 дойти обратно». Все ясно и понятно, чтобы пятеро людей выжили — тридцать собак должны погибнуть, такова цена достижения полюса.

Почти такая же сухая калькуляция содержимого склада без признаков романтики: «Все продовольствие было уложено так, что не надо взвешивать, только считай упаковки. Пеммикан кирпичиками по полкилограмма. Шоколад, как и всякий шоколад, в плитках, вес каждой известен. Сухое молоко — в «колбасах» по 300 грамм, ровно на один раз. Галеты тоже можно было перечесть; правда, эта процедура затянулась, ведь галеты мелкие. Здесь нам пришлось отсчитывать шесть тысяч штук. Пеммикан, шоколад, сухое молоко и галеты — вот и весь наш набор. И он вполне себя оправдал, мы не ощущали недостатка ни в сахаре, ни в жирах. Известно, как не хватает именно этих продуктов в долгом путешествии». Примерно такой же подход был к одежде: меховая понадобится и дальше, а, например, нижнее белье лучше заменить — в новеньком можно и прийти на полюс, пока смена старого на ветерке и солнышке обретет прежнюю свежесть. Перед тем как тронуться к цели маршрута, посетили гору Бетти — ближайший выход коренных пород — и отобрали образцы, чтобы взять их на обратном пути.

Первый же подъем по неизвестному леднику (позднее он получил имя Акселя Хейберга, одного из спонсоров полюсной экспедиции) на расстоянии 18 с лишним километров привел норвежцев на высоту 650 м, в то время как ближайшие вершины достигали от километра до двух. Несмотря на первый успех, определенно требовалась тщательная рекогносцировка, которую провели двумя незави-

симыми отрядами, сравнив по возвращении результаты. Реакция руководителя оказалась своеобразной: «Поблагодарил товарищей за усердие, проявленное в интересах экспедиции, и тотчас заснул. Всю ночь мне снились склоны и обрывы». Очередной бросок привел норвежцев на высоту 1350 м, и «на следующий день нам пришлось основательно поработать», поскольку «участок меж двух могучих гор представлял трещину на трещине, притом такие огромные и зловещие, что казалось — конец нашему продвижению по этому маршруту». «Белое пятно» на карте оставалось «белым пятном», и сюрпризы, которые оно могло преподнести, было невозможно предвидеть.

Однако, рассуждал Амундсен, если англичане в экспедициях Скотта и Шеклтона на лошадях и собачьих упряжках (а то и собственной тягловой силой) неоднократно одолевали вроде бы непреодолимое препятствие в виде Трансантарктических гор, которые встали на пути, то такая задача казалась вполне по плечу и его людям. Правда, риск оставался риском. Но разве его было меньше в море Беллинсгаузена во время первой антарктической зимовки на дрейфующем судне в 1898–1899 годах или в проливах Канадского Арктического архипелага в 1903–1906 годах на крохотной «Йоа»? И разве он не показал тогда себя мастером находить выход из, казалось бы, самой безвыходной ситуации? Теперь ему предстояло убедиться, насколько он сохранил за собой это качество, хотя, разумеется, первые поиски не выглядели обнадеживающими.

Рекогносцировка на леднике Акселя Хейберга в высотном поясе от 1350 до 2400 м далась ценой многих усилий и отнюдь не решила всех вопросов на обозримое будущее. Пока собачьи упряжки вязли по брюхо в рыхлом снегу, оставляя за собой глубокую борозду. Даже для палатки

нужно было утаптывать снег, прежде чем ставить укрытие для непродолжительного ночлега. А вскоре обозначилась очередная опасность, не отмеченная предшественниками, — частые и многочисленные лавины там, где их не ожидали. Первые сорвались со склонов горы Нансена 20 ноября, салютуя приближению антарктической весны. В этих непростых условиях и происходила рекогносцировка верховий ледника Акселя Хейберга, которой посвящены многие страницы книги-отчета Амундсена:

«Дав собакам отдохнуть, мы продолжили движение. Отсюда был виден лучше дальнейший путь. До сих пор ближние горы заслоняли его. Теперь же открылся большой ледник, который, как мы смогли убедиться, простирался от самого барьера вверх между горами, выстроившимися с востока на запад. Стало очевидно, что дорога и на плато лежит через этот большой ледник». Теперь главными ориентирами становились горы Нансена и Педро Кристоферсена, и волей-неволей помыслы Амундсена были обращены к этим вершинам. «Свернуть к горе Фритьофа Нансена? Исключено. Гора отвесно вздымалась в воздух, чернея гольми склонами, и вместе с ледником представляла такую дикую и грозную картину, что мы сразу оставили всякую мысль пересечь ледник этим курсом. Только под горой Педро Кристоферсена намечалась какая-то возможность <...> Впрочем, мы видели не так уж далеко <...> С нашего места было похоже, что, продвигаясь под гребнем и между пропастями, можно обойти сверху область трещин на леднике. Как будто должно получиться. Но окончательно мы убедимся в этом, только поднявшись наверх <...> Предстояло найти ответ на главный вопрос: что за хребтом? Такой же непроходимый хаос или там будет полегче? Три человека пошли наверх. Чем ближе к гребню, тем сильнее волнение.

Чуть ли не все зависело от того, удастся ли нам здесь разведать приличный маршрут. Последнее усилие, и мы наверху. Не зря трудились! С первого же взгляда стало ясно, что наш путь должен проходить именно здесь. Под высокой, похожей на церковь вершиной горы Дона Педро Кристоферсена — ровное гладкое плечо, идущее в ту же сторону, что и ледник <...> Прижимаясь к Дону Педро, мы благополучно миновали все ужасы и вскоре, к своей великой радости, очутились выше зоны трещин, через которую не смогли пробиться в лоб. Здесь рельеф был на диво спокойный <...> Стало ясно, что нам предстоит всего только один подъем, а наверху между вершинами мы видим уже само плато. Осталось разведать наиболее простой путь наверх».

Для такой разведки понадобилось подняться на 700 м, побывав на высоте 2400 м, откуда пришлось возвращаться по прежней лыжне в лагерь, который «выглядел отнюдь не уютно. Нет слов, чтобы описать этот дикий ландшафт. Сплошные трещины, провалы, беспорядочное нагромождение огромных ледяных глыб <...> Сразу видно, что с природой здесь не поборешься. Нечего и думать о том, чтобы пройти напрямик <...> Кругом гремело и рокотало. То с горы Нансена залп прозвучит, то еще где-нибудь. И вздымается в воздух снежная пыль. Горы явно сбрасывали зимние шубы, меняя их на более весенний наряд <...> Всю ночь не прекращался грохот, одна лавина сильнее другой обнажали склоны».

В истории полюсных походов этот лагерь на 85° 36" ю. ш. на высоте 3200 м, куда полюсный отряд Амундсена пришел 22 ноября, остался под названием «Бойни», поскольку здесь был приведен в исполнение план, описанный выше в отношении верных 24 псов, выполнивших свое предназначение до конца. Несмотря на

всю сдержанность в описании указанного события, эти страницы книги Амундсена отличаются определенным натурализмом даже с точки зрения полярника, склонного оправдывать великого норвежца прежде всего с позиций необходимости в создавшейся ситуации.



Путь по леднику

Впервые здесь высота сказалась на состоянии людей. «Быстрый и значительный набор высоты сразу дал себя знать. Я поворачивался в спальном мешке в несколько приемов, — вспоминал позднее Амундсен, — чтобы не задохнуться. Хочешь повернуться кругом — сделай два-три дополнительных вдоха. Не надо было спрашивать моих товарищей, чтобы убедиться, что им приходилось не лучше, достаточно было прислушаться». Следующий день посвятили работам в лагере и переупаковке наличного груза для дальнейшего похода, тем более что далее к полюсу шли три упряжки. Хозяйственные дела и непогода задержали выход из лагеря «Бойня» до 26 ноября, причем это мрачное место все покидали с удовольствием, несмотря на метель при сильном ветре и мороз в -27°C . «Мы двигались чуть ли не на четве-

реньках, — отметил Амундсен, — но двигались <...> Дневной переход получился не очень большим, всего 19 км, но мы хоть ушли с «Бойни», а это уже было достижение». Новость перехода — началось снижение ледяной поверхности, что поначалу вызвало чувство недоумения, но тем не менее означало пересечение главной полосы Трансантарктических гор, как они показаны на современной карте. Так или иначе, основная часть ледника Акселя Хейберга была пройдена, хотя выходы скальных пород высотой 2700 и 3000 м, названных в честь известного ученого-океанографа Хелланд-Хансена, за 86° ю. ш. еще не позволяли говорить о достижении ледникового плато, характерного, по отчетам Скотта и Шеклтона, для пространств вблизи полюса.

Туман и метель ограничивали видимость, что было совсем некстати, поскольку участники маршрута буквально уперлись в протяженные зоны трещин, описание которых занимает в книге Амундсена немало места: «Всё выше и выше среди грозных расселин и трещин шириной в десятки и глубиной в сотни метров. Невеселая картина. Впереди, насколько хватало глаз, поднимался вал за валом, и за каждым прятались широкие расселины, которые надо было обходить. Мы упорно пробивались вперед, невзирая на продолжительность и трудность обходов. Шли без веревки, потому что ясно видели трещины, не оступишься. И все-таки веревка тут не помешала бы. Только мы нацелились перевалить через очередной гребешок — он выглядел вполне крепким и безопасным — вдруг под лыжей Хансена провалился снег. Мы не могли отказать себе в удовольствии заглянуть в дыру. Картина была настолько несимпатичная, что мы договорились провести собак и сани в обход этого места <...> Такого хаоса мы еще не встречали на леднике <...> Дальше стало хуже, кое-где мы подолгу искали путь в разных на-

правлениях. Не раз приходилось орудовать топором, срубая препятствия. В одном месте мы совсем приуныли. Сплошные провалы и торосы, высокие и крутые как горы.

Мы всё облазили в поисках перехода. И наконец нашли один, если можно назвать его переходом, — мостик до того узкий, что только-только саням пройти, а по бокам — чудовищные провалы. Это было все равно, что идти по канату через Ниагару». Недаром при описании этих мест и на карте полюсного маршрута встречаются такие выразительные названия, как Чертов ледник, Танцплощадка Дьявола или Врата Ада, появление которых после описаний Амундсена для читателя понятно. Так же понятна и приуроченность этих участков ледникового покрова к истокам ледников Амундсена и Скотта, прорывающихся через Трансантарктические горы, о чем норвежец не мог знать, поскольку был первым человеком в этой части Антарктиды.

Хотя граница между приполюсным ледниковым плато и истоками ледников сквозных долин в Трансантарктических горах (к которым относится и ледник Акселя Хейберга) условна, текст Амундсена достаточно уверенно позволяет считать, что полюсный отряд вышел на нее около 1 декабря 1911 года, что подтверждается целым рядом природных особенностей, описанных им в книге-отчете. Прежде всего изменился сам характер ледниковой поверхности: «Мы облегченно вздохнули, выйдя на заманчивую равнину. Она оказалась не очень обширной, да и мы не были так уж требовательны после нескольких дней движения среди трещин. Правда, на юге виднелись вздыбленные гребни, но их разделяли большие пространства с гладкой поверхностью. Впервые с тех пор, как мы вступили на Чертов ледник, можно было километр за километром выдерживать курс прямо на юг. Действительность подтвердила, что далее идет со-

всем другой рельеф. На сей раз обошлось без подвохов. Нет, не сплошная ровная гладь — до этого было еще далеко, — но мы могли подолгу идти своим курсом. Широкие трещины попадались все реже, причем настолько заполненные снегом, что мы пересекали их без больших обходов. Люди и собаки сразу приободрились, мы быстро продвигались на юг. И чем дальше, тем лучше был путь».

Свыходом на ледниковый покров Центральной Антарктиды целесообразно подвести научные результаты пересечения Трансантарктических гор. Самое главное — было установлено продолжение гор Земли Виктории к северо-востоку по направлению к центру материка, минуя полюс, как это установил еще Шеклтон. Важнейшее значение имел вывод Амундсена о том, что «эта горная цепь пересекает весь Антарктический континент». Таким образом, Амундсен первым отметил важнейшую орографическую особенность Антарктиды. Отбор геологических образцов с горы Бетти в будущем также подтвердил связь геологических структур по маршруту пересечения Амундсена с аналогичными породами Земли Виктории по наблюдениям экспедиций Скотта и Шеклтона. Особенности самого ледника Акселя Хейберга не выявили принципиальных отличий от аналогичных форм, посещенных участниками предшествующих экспедиций. Если говорить о снегонакоплении и трещиноватости этого ледника, то указанные особенности носили сугубо местный характер. Что же касается самого маршрута по леднику Акселя Хейберга, то следует отметить, что именно на него пришлась наиболее сложная часть похода Амундсена. Об этом свидетельствовало и падение темпов ежедневных переходов до 12 км, более чем вдвое по сравнению с шельфовым ледником Росса, что показательно само по себе.

Начало движения по ледниковому покрову подтверждалось прежде всего исчезновением ориентиров в виде выходов коренных пород и нунатаков: «На 87° ю. ш. по счислению мы в последний раз видели на северо-востоке землю <...> Высота над уровнем моря 3070 м». Такая информация полностью подтверждается современной картой, и к этому нечего добавить.

Не только плоский рельеф ледникового покрова Центральной Антарктиды был новым для первопроходцев, но и незначительный слой снега в этой части Антарктиды, где годовое количество осадков порой еще меньше, чем в Сахаре. В отчетах Амундсена эта информация теряется среди описаний трудностей похода, но, даже многократно повторяясь, она осталась незамеченной многими его коллегами.

Не случайно обращаем внимание читателя на это обстоятельство, так как речь идет об одной специфичной особенности Антарктиды, выяснившейся в полной мере лишь в середине XX века: влагонесущие циклоны из «неистовых пятидесятих широт» приносят сюда лишь крохи влаги, на что Амундсен обратил внимание еще на шельфовом леднике Росса. А теперь на высоте около 3 км, где, казалось бы (как это обычно бывает в горах), снегам сплошное раздолье, он с удивлением отмечает: «Большие обнаженные участки ледника сверкали голым льдом <...> Обширные бесснежные пространства, встречавшиеся нам то и дело» и т. д., и т. п. Определенно, Амундсен был гораздо более внимательным наблюдателем, чем многие читатели из академических кругов, обвинявшие его в небольшом количестве научной информации по сравнению с другими полярниками. Еще раз подчеркну, что это важнейшие научные сведения с точки зрения природного процесса Ан-

тарктиды, и Амундсен был первым, кто обратил внимание на слабое питание Антарктического ледникового покрова, не давая этому природному феномену объяснения.

А пока в декабре 1911 года пятеро норвежцев буквально рвались на трех собачьих упряжках к цели, не испытывая ни сомнений в успехе, которыми терзался их предшественник Шеклтон, ни физических мучений, поставивших англичан на грань жизни и смерти. В тот год даже вблизи Южного полюса лето выдалось теплое, и судя по книге Амундсена, во время его пребывания на подходах к цели температура держалась в пределах от -18 до -30 °С.

Тем не менее последствия испытаний наложили свой отпечаток на лица людей. «Ну и вид был у нас! Вистинг, Хансен и я особенно пострадали во время последнего бурана, у каждого из нас левая щека превратилась в сплошную болячку, из которой сочилась сукровица с гноем. Поглядеть на нас — бандиты и разбойники с большой дороги. Родная мать не узнала бы. Эти болячки нам очень докучали на последнем этапе. От малейшего ветерка появлялось такое чувство, будто кто-то резал лицо тупым ножом. Болячки долго заживали».



Определение координат

Буквально день ото дня норвежцы наращивали темп дневных переходов, значительно более высокий, чем даже на шельфовом леднике Росса, — как правило, не ниже 40 км в сутки. Но тем не менее даже в условиях гонки сам Амундсен тщательно отмечал особенности рельефа ледниковой поверхности на заключительном этапе полюсного маршрута, особо выделив положение главного водораздела континента с пересечением Трансантарктических гор с последующим снижением ледниковой поверхности и очередным повышением к полюсу, когда смог констатировать: «Это было для нас приятной неожиданностью. Значит, нами обнаружена не только высшая точка плато, но и его противоположный склон. Это будет очень важно для понимания структуры всего плато». Определенно, Амундсен при всем стремлении к рекорду не пренебрегал научной стороной полюсного похода, отрицать это невозможно и не нужно.

Обстановка на ледниковом покрове Центральной Антарктиды накануне достижения полюса в первых числах декабря 1911 года складывалась следующим образом, начиная с момента на 87° ю. ш., когда из видимости исчезли последние признаки Трансантарктических гор. «Седьмого декабря такая же погода: снег и метель, земля и небо заодно, ничего не видно. Тем не менее мы развили хороший ход <...> До чего же приятно было идти по ровному льду <...> В тот день мы пересекли 88-ю параллель и разбили лагерь на $88^{\circ} 09''$ ю. ш. <...> Восьмое декабря началось так же, как седьмое: ни зги не видно <...> В тот день нам предстояло пронести флаг Норвегии в неизведанные широты».

Это означало, что норвежцы вышли на пределы, достигнутые Шеклтоном в 1909 году. Отметим, что улучшение погоды позволило сопоставить оценки местоположения, полученные астрономическими наблюдениями и счислением,

причем в хорошем совпадении. Амундсен заранее просил своих спутников дать ему знать, как только рекорд Шеклтона будет превзойден, что в условиях очередного напряженного перехода прошло достаточно буднично. «Я шел, призадумавшись, и мысли мои были далеко отсюда. Не помню, о чем я так упорно думал, как вдруг меня вернул к действительности ликующий крик, за которым последовало громкое «ура». Я живо обернулся, чтобы узнать, в чем дело, и застыл на месте, потеряв дар речи <...> Это была самая волнующая минута с начала нашего путешествия <...> Мы обменялись поздравлениями и рукопожатиями. Вот куда мы пробились сообща. И пробьемся еще дальше, к самой цели. Естественно, мы с великим уважением и восхищением вспомнили о человеке, который вместе со своими смелыми товарищами водрузил флаг родины намного ближе к цели, чем кто-либо из его предшественников <...> Погода заметно улучшилась. Почти полное безветрие, ясно, по-летнему (мы говорим о полярном лете) тепло, -18°C . А в палатке было душно; мы не ждали ничего подобного». На очередной стоянке на $88^{\circ} 25'$ ю. ш. оставили очередной, последний по счету десятый склад с собачьим пеммиканом и галетами.

Погода оставалась хорошей (разумеется, по тамошним понятиям) и в последующие дни, при температуре -28°C можно было выполнить астрономические наблюдения, поскольку Амундсена всерьез беспокоила проблема определения местоположения на полюсе методами астрономических обсерваций или счислением, тем более что «теперь каждый шаг приближал нас к цели». Он, разумеется, помнил, какая возникла полемика из-за определения координат конечного пункта маршрута у обоих претендентов на Северном полюсе. И он не подозревал, каким образом будет подтверждено его собственное достижение всего месяц спустя.

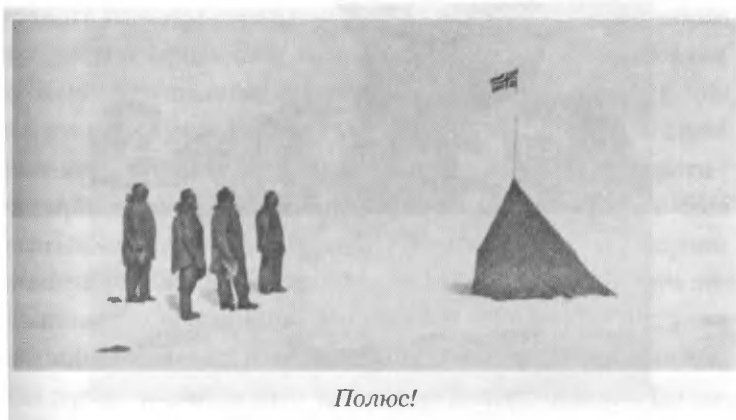
Реальность происходившего ни у кого из участников не вызывала сомнений. Тем не менее нервное напряжение было настолько сильным, что любые мелочи привлекали повышенное внимание и вызывали ненужные опасения. Порой казалось, что собаки слишком часто принюхиваются и прислушиваются к пространству впереди — уж не учуяли ли они присутствие конкурентов? Разумеется, это были только шутки, но тем не менее сам факт подобных опасений по-своему показателен. Если бы они могли знать, что их соперники-англичане в эти дни с величайшим напряжением тащились по леднику Бирдмора, пытаясь максимально экономить корм для лошадей в попытке подобраться всем вместе как можно дальше к полюсу...

Последние дни полюсного маршрута требуют более детальной характеристики глазами участников во избежание разночтений при толковании происходившего. «Двенадцатого погода та же, температура -25°C . Результаты наблюдения и счисления на этот раз в точности совпали. Мы находились на $89^{\circ} 15'$ ю. ш. 13 декабря мы достигли $89^{\circ} 30'$ ю. ш. Результат счисления отстал от наблюдений на один километр. Снежный покров и рельеф по-прежнему отличные. Погода превосходная — тихо и солнечно. Полуденное наблюдение 14 декабря дало $89^{\circ} 37'$, счисление — $89^{\circ} 38' 5''$ ю. ш. Под вечер, пройдя 8 миль, мы остановились и разбили лагерь на $89^{\circ} 45'$ ю. ш. по счислению. Сутра держалась хорошая погода, во второй половине дня ветер пригнал с юго-востока несколько туч со снегом».

Погода в день прибытия на полюс стояла настолько солнечная, что позволила провести необходимые астрономические определения. Амундсена, однако, одолевали другие сомнения: «Никогда никто из людей не стоял в точке, диаметрально противоположной цели его стрем-

лений в таком полном смысле слова, как я в этом случае <...> Сам Северный полюс манил меня с детства, и вот я на Южном полюсе. Поистине все наизнанку!» Торжественная речь заняла немного времени:

— Водружаем тебя, наш дорогой флаг, на Южном полюсе и даем равнине, на котором он находится, имя короля Хокона VII!



Разумеется, не обошлось без праздника в тесной палатке, которое Амундсен описал в следующих выражениях: «Не скажу, чтобы шампанское лилось рекой. Просто каждому досталось по кусочку тюленьего мяса — и вкусно, и на душе приятно. Других зримых признаков торжества внутри палатки не было. Мы слышали, как снаружи ветер трепал флаг, и оживленно толковали о том о сем. Наверное, мысленно кое-кто передавал домой весть о том, что мы совершили».

Даже на гребне невиданного успеха, который никто не мог поставить под сомнение, следовало подстраховаться. Пространство вокруг точки на $89^{\circ} 56''$ ю. ш. решили заключить в круг радиусом 20 метров, что и было выполнено после легкого завтрака.



Оскар Вистинг и собаки на Полюсе

18 декабря началось возвращение, в книге-отчете Амундсена отмеченное следующими строками, в которых торжество победителя соседствовало с обычными бытовыми заботами: «Как приятно повернуться спиной к югу. До сих пор ветер был преимущественно встречным и отнюдь не ласкал наши потрескавшиеся щеки. Теперь же он всегда будет попутным; глядишь, и кожа подзаживет. А еще мы мечтали поскорее спуститься с плато, чтобы вздохнуть полной грудью. На плато не очень-то надышишься. На одно только слово «да» два вдоха потратишь. Непрерывное состояние одышки, в котором мы пребывали все полтора месяца на плато, никак нельзя назвать приятным».

Как и планировалось, возвращались двумя упряжками, когда пешая группа, отвечавшая за направление движения, возросла до трех человек, причем с солидным запасом сил у всех участников маршрута. «На обратном пути мы установили такой порядок: утренние сборы начинались в шесть вечера, к восьми все готово, и в поход. Смотришь, 15 миль (28 км) пройдены, и вскоре после полуночи мы опять могли ставить палатку, стряпать и отдыхать. Но через некоторое время этот отдых стал казаться нам невыносимо долгим. К тому же в палатке становилось настолько жарко (в относительном смысле), что мы нередко вылезали из спальных мешков и лежали, ничем не покрываясь. Двенадцати-, четырнадцати- и даже шестнадцатичасовой отдых был серьезным испытанием нашего терпения на этом первом этапе обратного маршрута. Мы отлично понимали, что это излишество, и все-таки сохраняли такой распорядок, пока находились на большой высоте. Мы много говорили о том, как лучше использовать чрезмерно долгий отдых». Беспокойство Амундсена понятно, поскольку затягивание любого полярного маршрута до бесконечности в экстремальных условиях чревато непредсказуемыми последствиями, как это позднее происходило в полюсном отряде Скотта.

Обычно во время перехода делались один-два привала, но вскоре 28-километровый переход стали делать без отдыха. Получилось, тем более что 29 декабря отряд оказался у кромки щита в истоках ледника Акселя Хейберга, и хотя уклон поверхности еще пока не был виден на глаз, собаки сразу почувствовали его. Более того, на своем рационе они заметно округлились, не чувствуя недостатка в пище, с одной стороны, и втянувшись в повседневную работу, не испытывая истощения при перегрузках. Практически собачий «паек» теперь можно было не ограничи-

вать, учитывая склады по пути и обширные запасы собачины в лагере «Бойня». Утром 30 декабря на горизонте возник характерный ориентир — горы Хельмера Хансена. На следующий день миновали 87° ю. ш. и вскоре обошли Танцплощадку Дьявола, а уже 2 января подошли к Чертову леднику в окружении знакомых вершин Трансантарктических гор, служивших надежными ориентирами и которые позволили пойти лишь краем этого неприятного ледника. «Каким-то чудом, — отметил Амундсен, — мы проскочили мимо всех опасных мостиков и жутких переходов и очутились на равнине под ледником», сделав вполне конкретный вывод: «Нам очень везло на обратном пути». Можно согласиться — при условии, что везенье сопутствует наиболее опытным и предусмотрительным, а этими качествами Амундсен, несомненно, обладал. В сложившейся ситуации он мог себе позволить с ходу миновать склад у гор Хелланд-Хансена и направиться напрямую к лагерю «Бойня», куда отряд прибыл 5 января. Как и на пути к полюсу, это мрачное место преподнесло при возвращении не один сюрприз, включая потерю ориентировки.

Выход к второстепенным ориентирам в виде пирамид из снега состоялся, а дальше... «Что это значит? — спрашивал себя Амундсен. — Наваждение? Ей-богу, в эту минуту я был готов поклясться чем угодно, что впервые вижу этот ландшафт <...> Что за чудеса! В том направлении, где, по моим данным, надлежало находиться нашему подъему, мы видели теперь склон торчащей над плато совершенно неизвестной горы». В конце концов разобрались и с горой: «Гора, к которой мы шли целый день, не узнавая ее, была горой Фритьофа Хансена. Надо же, как освещение преобразило местность». Подобное случается даже с бывалым путешественником.

Само собой, собаки дорвались до запасов мяса сородичей, а люди, получив заслуженный отдых, смогли насладиться созерцанием окрестностей. «Как и в прошлый раз, снег был глубокий и рыхлый, и мы не сразу нашли подходящее место для палатки. Царило полное безветрие, и солнце пекло как в жаркий день в Норвегии. Мне даже показалось, что здесь иначе дышится — как будто легче и приятнее».

Выход на шельфовый ледник Росса заслуживает особого внимания по двум причинам: первая — позволяет оценить особенности ледника Акселя Хейберга при спуске иначе, чем при подъеме, вторая — контакт двух ледников сам по себе важнейший ориентир местности, что лучше позволяет оценить темп возвращения норвежцев.

Для начала отдадим должное Амундсену в его восприятии окружающего ландшафта: «Картина, которая представилась в это утро нашему взору, когда мы вышли из палатки, навсегда останется у нас в памяти. Палатка стояла в ущелье между горами Фритьофа Нансена и Уле Энгельстада. Солнце, уйдя на юг, было скрыто горой Энгельстада, поэтому наш лагерь находился в густой тени. А прямо напротив нас, блестя и переливаясь в лучах полуночного солнца, вздымала к небу свой великолепный ледяной пик гора Нансена. Ослепительно белый цвет постепенно, почти незаметно переходил в голубой, голубой — в синий, а синий все сильнее сгущался, пока не тонул в тени. В самом низу у ледника Хейберга гора сбрасывала фирновый покров, обнажая суровый, угрюмый склон. Гора Энгельстада лежала в тени, но над ее вершиной застыло чудесное, нежное перистое облачко, красное с золотым обводом. На склоне беспорядочно громоздились ледяные глыбы. Дальше к востоку высилась гора Дона Педро Кристоферсена, кое-где укутанная тенью, кое-где ярко освещенная. Удивительно

прекрасное зрелище. А какая тишина... Словно стихии не смели посягать на это неповторимое чудо природы.

Этот район мы хорошо знали по прошлому разу, а поэтому шли напрямик без обходов. Лавин было больше, чем тогда. Обвал следовал за обвалом». В таком описании трудно заподозрить отсутствие эстетического в восприятии норвежского полярника, у которого пережитые трудности отнюдь не уничтожили чувство прекрасного. Однако вернемся к отмеченным особенностям местности.

Первое — то, что относится к леднику Акселя Хейберга: «Мы разбили лагерь там же, где стояли 19 ноября на высоте около 900 м над уровнем моря. Нам был виден весь ледник Хейберга и место, где он сливался с барьером. Он выглядел гладким и ровным, и мы решили идти по нему, вместо того чтобы карабкаться через горы, как по пути на юг <...> Спускались по леднику Хейберга без затруднений. Только при его слиянии с барьером нам попало несколько трещин, которые пришлось обходить».

Второе то, что относится к месту соприкосновения ледника Акселя Хейберга с шельфовым ледником Росса в качестве ориентира на полюсном маршруте при возвращении. «В семь утра 7 января мы остановились на скальном участке, простирающемся от ледника Хейберга на север. Мы еще не опознали гору, под которой стояли, — вполне естественно, ведь прежде мы видели с противоположной стороны. Однако мы знали, что находимся недалеко от нашего главного склада на 85° 05" ю. ш. <...> А затем показалась гора Бетти, весь наш подъем. С биноклем мы убедились, что на самом деле видим склад <...> И вот мы снова на барьере, после 51 дня на материке. Это было в 11 часов вечера 7 января».

Оставался, казалось бы, самый простой участок пути — шельфовый ледник Росса. Перед тем как перейти к опи-

санию завершения полюсного маршрута Амундсена, еще раз отметим тот солидный задел, который норвежец специально оставил при планировании полюсной операции. Теперь этот задел работал на него, что легко проследить по многим показателям. Несомненно, никакого надрыва, опасного перенапряжения при возвращении, когда, казалось бы, все силы отданы достижению цели на самом сложном ее участке в условиях «белого пятна». Отсюда солидный запас по срокам, хорошее физическое состояние людей и собак, причем часть содержимого складов не используется. «Мы оставили бидон керосина, две пачки спичек по 20 коробок в каждой и отчет о нашем походе. Возможно, когда-нибудь эти вещи кому-то пригодятся».

Теперь перед норвежцами вплоть до зимовочной базы простиралось ровное пространство шельфового ледника Росса, на двух нартах у них оставалось продовольствия на 55 дней, до «Фрамхейма» же было всего двадцать дней пути, причем склады, полные продовольствия и горючего, ожидали их на очередном градусе широты.

«Кажется, — замечает Амундсен, — мы вовремя отыскали этот склад, потому что, когда мы вышли из своей палатки, весь барьер окутала метель. Дул сильный южный ветер, небо заволокли густые тучи. Метель и снегопад затеяли такую свистопляску, что почти ничего не было видно. Хорошо, что ветер дул нам в спину, а не в лицо, как прежде. Зная, что путь нам пересекают трещины, мы соблюдали большую осторожность. Чтобы исключить всякий риск, Бьолан и Хассель шли впереди в связке <...> Как я уже говорил, по-моему, эти расщелины очерчивают рубеж между барьером и материком. А на этот раз они, как ни странно, явно обозначали еще рубеж между хорошей и плохой погодой. За ними на севере барьер купался в лу-

чах солнца, а на юге пуще прежнего бушевала пурга. Вершина Бетти последней послала нам прощальный привет. Земля Виктории уже скрылась из виду насовсем».

Наличие полных складов отразилось также на питании людей, которые регулярно ели свежемороженую тюленину, что было важно из-за опасности цинги. Температура на шельфовом леднике Росса держалась около -10°C . Приближение к морю сказалось не только в усилении циклонов, но и в появлении поморников, которое поначалу озадачило Амундсена и его спутников опасением, а не разорят ли эти прожорливые птички содержимое складов? Не разорили. В сложившейся ситуации с достаточным количеством всего необходимого на санях присутствие складов все чаще уже играло не спасительную, а навигационную роль, особенно в скверную погоду с ограниченной видимостью. В частности, так произошло 14 января на 83° ю. ш., когда норвежцы в тумане поставили палатку по показаниям одометра, но с исчезновением тумана она оказалась поблизости буквально в нескольких десятках метров от склада. Снова повторилась уже известная картина со слабым снегонакоплением, поскольку при возвращении неоднократно были отмечены случаи, когда брошенные мелкие предметы оказывались на поверхности.

26 января немногочисленные участники зимовочной базы в Китовой бухте встречали возвратившийся с полюса отряд. Состоялся обмен новостями. «Фрам» уже ожидал Амундсена и его спутников начиная с 9 января. Долгое время никто из обитателей базы не решался задать главный вопрос, хотя вид и поведение вернувшихся и их состояние говорили само за себя. На завершающих страницах своей книги Амундсен сделал следующее важное заявление: «Теперь, когда мы достигли конечной цели экспедиции,

пожалуй, следовало бы ожидать некоторого спада. Но его не было. Ведь сделанное нами обретет реальную ценность лишь после того, как весть об этом дойдет до человечества, и передать эту весть надо возможно быстрее». Это означало скорейшие сборы, свертывание зимовочной базы в Китовой бухте и возвращение в цивилизованный мир.

7 марта путешественники прибыли в Хобарт (Тасмания). Остальные антарктические экспедиции еще не вернулись с берегов ледяного континента, и поэтому Амундсен узнал о судьбе своего главного конкурента Скотта только спустя полгода.

Поскольку предстоит сравнение с маршрутами других экспедиций, постараемся оценить прохождение Амундсеном различных участков оледенения шестого континента, как это было сделано ранее для экспедиции Шеклтона.

	Шельф Акселя	Хейберга	Покров	Всего
В днях туда	27	18	11	56
В днях обратно	19	7	12	39

Весьма интересная информация, требующая анализа, хотя главный вывод лежит на поверхности: значительное сокращение затрат времени при возвращении показывает, что норвежцы с достижением полюса сохранили как собственные силы, так и возможности оставшихся собачьих упряжек, чтобы в полной мере использовать их на обратном пути. Соответственно, с тем же ускорением происходило возвращение по леднику Акселя Хейберга и шельфовому леднику Росса. Все как и у Шеклтона, хотя более детальный анализ в совокупности остальных известных маршрутов (подробнее см. в главе 6), очевидно, позволяет сделать более детальные и более полные оценки. Отметим еще одно очень важное обстоятельство, характерное для

завершения всей полюсной операции Амундсена, — оно проходило в наиболее благоприятных летних условиях, когда усиление циклонической активности, характерное для лета, не могло отразиться негативно на уставших людях после протяженного многокилометрового маршрута при возвращении на зимовочную базу в Китовой бухте.



Руал Амундсен

Теперь в самый раз остановиться на научных достижениях экспедиции Амундсена помимо пребывания на полюсе. Это тем более необходимо сделать, поскольку в литературе эту экспедицию часто упрекают в недостатке внимания к научным проблемам Антарктиды, нередко справедливо. Достижения эти таковы.

1. Установлено продолжение системы Трансантарктических гор далее к западу, причем сам Амундсен первым поставил вопрос о месте этой системы на материке в качестве главного орографического элемента.
2. Образцы с горы Бетти доказали несомненную геологическую связь вновь открытого участка с известными ранее территориями на Земле Виктории.

3. Определелись южные границы шельфового ледника Росса.
4. Амундсен обнаружил несомненные признаки того, что питание оледенения Антарктического ледникового покрова убывает по мере удаления от периферии к центру материка.
5. Существенно сократились размеры «белого пятна» на карте Антарктиды.
6. Метеонаблюдения в Китовой бухте дополнили картину климата Антарктиды в сопоставлении с наблюдениями других экспедиций.

Но главный вывод из полюсного похода Амундсена и его команды к Южному полюсу был таков, что возможности собачьей упряжки как средства открытий в высоких широтах обоих полушарий приблизились к пределу своих возможностей. Это не означало, что использование собачьей упряжки следовало прекратить в экспедициях ближайших лет. Скорее, это был сигнал к поиску подходящей замены каким-то новым техническим средством — им оказался самолет, для чего немало сделал сам Амундсен. Другой разговор, что впервые это осуществили российские авиаторы всего два года спустя на Новой Земле, но это совсем отдельная тема.

Глава 6

А было ли «состязание»?

Хотя эти люди в первую очередь стремились установить рекорды, но, пробивая путь в районах «белых пятен», они сделали очень важные географические открытия.

Академик А. Ф. Трешников

На основе известных фактов читатель сам вполне может как оценить достижения разных претендентов в части первенства на полюсе, так и определиться в своих симпатиях по отношению к ним. Однако с позиций профессионала-маршрутника важнее разобраться в причинах событий, отдавая должное поиску и мужеству всех участников. Если говорить о соревновании, то, очевидно, с этим определением можно согласиться не столько на спортивном, сколько на национальном и научном уровнях, требующих совсем иных оценок и суждений. Просто понятие «полюс» для обывателя и потребителя прессы в качестве «приза столетия» оказалось наиболее доступным для понимания. Остальное уже не имело значения — полюс так полюс. Еще один ориентир в море тщеславия и амбиций, причем новенький, незаезженный. А раз так, то без лидеров (и очередных кумиров) не обойтись. Так что аналогия со спортом пришлась кстати, хотя и оказалась, как продемонстрировали события, весьма куцей.

Читая прессу начала XX века без должного анализа, само собой воспринимаешь за главную цель экспедиций Скотта, Шеклтона, Амундсена и других именно полюс и только его. В конце концов, что могли дать науке белые пространства континента за морями в «ревущих сороковых» и «неистовых пятидесятых»? И все-таки наиболее верным будет мыслить по принципу «каждому — свое»: ученым — наука, историкам — история, а спортсменам — спорт. Существует определенная разница в системе подачи этих видов информации, и едва ли есть смысл противопоставлять их друг другу.

В контексте суждений академика Трешникова «рекорды» — это то, что навязывала читателю европейская и американская пресса, а историка науки интересуют научные результаты полюсных маршрутов Скотта и Амундсена, точно так же как ранее это было сделано для экспедиций Скотта 1901–1904 и Шеклтона 1908–1909 годов. Более того, понятие спортивного состязания неприменимо для эпохи ликвидации «белых пятен» по крайней мере по двум причинам. Во-первых, несопоставимость условий маршрута в момент его выполнения, поскольку он сам и выполнялся для того, чтобы узнать эти условия. Во-вторых, из-за отсутствия судей на местах, где они проходили. Другое дело, что на Южном полюсе Скотт подтвердил достижение Амундсена, заплатив за это собственной жизнью и гибелью своих спутников, но разве можно назвать это судейством? Кроме того, надо учитывать простое отсутствие равенства условий для участников разных экспедиций в силу неизвестности этих условий на самих «белых пятнах». Ведь судьи на соревнованиях фиксируют достижения спортсменов на основе равенства условий, присутствуя на этих состязаниях, что невозможно для экспедиционных условий того времени.

Увы, попытки использовать разные оценки, принятые у естествоиспытателей, гуманитариев и спортсменов для описания одних и тех же событий, едва ли оправданны, потому что не создают единой картины происходящего. Как и стремление прессы информировать читателей на основе понятных им штампов едва ли удовлетворит историка науки, который вынужден искать дополнительную информацию у других специалистов, в нашем случае у географов и гляциологов, профессионалов из совсем другой области знаний и деятельности. Вот почему, на наш взгляд, чисто спортивные мерки неприменимы для оценки достижения полюсов на юге и севере планеты. Предпочтительнее, очевидно, научные результаты, использованные выше в настоящей работе. По той причине, что они объясняют успех одних и гибель вторых.

С другой стороны, эта информация разобщена, она теряется в общей массе, исключая сопоставление развития ситуации в разных отрядах. Чтобы устранить этот недостаток, автор использовал систему графиков полюсных маршрутов Скотта, Амундсена и некоторых других, первоначально опубликованных в работе 1978 года в журнале «Природа», а позднее в предисловии к книге Э. Черри-Гаррарда «Самое ужасное путешествие» (Гидрометеиздат, 1991).

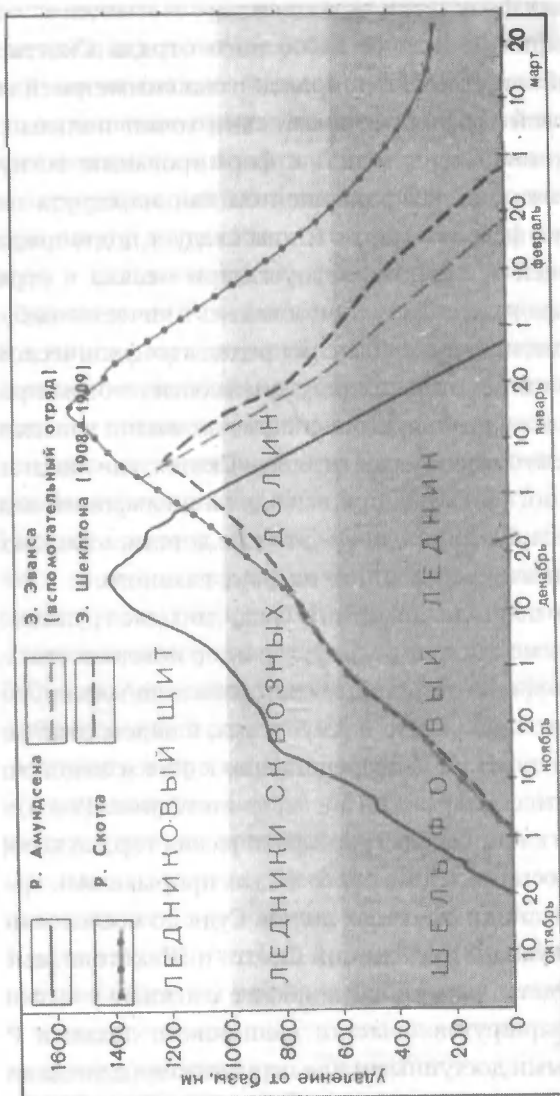
Все приведенные графики движения полюсных отрядов Амундсена, Скотта, Шеклтона и Эванса отличаются следующими особенностями:

- 1) асимметрией ветвей графиков (за исключением отряда Скотта) относительно точки полюса, когда возвращение занимало меньше времени, чем сам маршрут к полюсу;
- 2) на этом фоне выпуклый характер графиков при походе к полюсу сменился вогнутым при возвраще-

нии, что отражает падение темпов движения, когда люди физически теряют силы;

- 3) график движения полюсного отряда Скотта особый: он отличается практически симметрией обеих ветвей графика относительно точки полюса с отчетливой тенденцией к формированию вогнутого участка на завершающей стадии маршрута на рубеже февраля-марта. Снова следует подтверждение общей тенденции — спустя три месяца в отрядах, в которых люди использовались в качестве тягловой силы, наступал опасный предел в их физическом состоянии, который при удаленности от базы превращался в реальную опасность для жизни участников, как это случилось с отрядом Скотта, где люди начали погибать уже при выходе на шельфовый ледник Росса. Все остальное — это уже детали, отражающие роль второстепенного на фоне главного.

Говоря о деталях, выделим среди них две группы: проходимость местности (рельеф, характер поверхности) и погода. Рельефы местностей, по которым шли маршруты полюсных отрядов Скотта и Амундсена, в целом отличались друг от друга мало: непосредственно к обеим зимовочным базам примыкали участки шельфового ледника Росса, ограниченные с юга цепью Трансарктических гор, по которым с приполюсного ледникового плато прорывались трещиноватые ледники сквозных долин. Судя по исследованиям предшествующих экспедиций Скотта и Шеклтона, именно они и представляли собой наиболее сложные участки полюсных маршрутов. Участки шельфового ледника Росса были самыми доступными для передвижения, тогда как об условиях на ледниковом покрове (или ледниковом плато) вблизи полюса существовало мало информации.



Графики движений отрядов разных экспедиций к Южному полюсу в 1908-1912 гг.

Проблемой являлось то, что маршрут Амундсена практически целиком проходил по «белому пятну» с не установленными еще особенностями, тогда как у Скотта сравнительно небольшой неизвестный (протяженностью менее 200 км) участок маршрута приходился на самое окончание при приближении к полюсу. Сводные данные по обоим маршрутам, описанным в предшествующих главах и использованным на настоящих графиках, приведены в таблице ниже с оценками как протяженности маршрутов на различных ледниковых участках, так и затрат времени (в днях) на их преодоление. На основе этих данных построены графики, которые помогли нам оценить выполнение полюсных маршрутов в экспедициях Шеклтона, Скотта и Амундсена. Указанная методика применялась автором ранее в работах 1978 и 1991 годов и позволила гораздо успешнее оценивать результативность полюсных маршрутов с точки зрения как их выполнения, так и объяснения, в частности, финалов маршрутов.

Движение различных полюсных отрядов к Южному полюсу
(в числителе — в километрах, в знаменателе — в днях)

Экспедиция	Протяженность и затраты времени			
	Шельфовый ледник	Ледник	Ледниковый щит	Всего
Амундсена	$\frac{751}{27}$	$\frac{221}{18}$	$\frac{413}{11}$	$\frac{1385}{56}$
Скотта	$\frac{707}{40}$	$\frac{304}{13}$	$\frac{537}{26}$	$\frac{1548}{79}$
Шеклтона	$\frac{707}{35}$	$\frac{304}{12}$	$\frac{355}{15}$	$\frac{1366}{62}$

По этим данным, с первого взгляда маршрут Амундсена как будто предпочтительнее: он короче, большая его часть приходится на сравнительно доступный шельфовый

ледник Росса, да и наиболее сложный ледник Акселя Хейберга в Трансантарктических горах по размерам также существенно уступает леднику Бирдмора, которым воспользовались Шеклтон и Скотт.

Однако именно на леднике Акселя Хейберга Амундсен столкнулся с такими проблемами, которых не было у англичан, что потребовало у него больше времени, почти на неделю, по сравнению со Скоттом. Сложности, связанные прежде всего с трещиноватостью ледника, Амундсен описывает в следующих выражениях: «Стоянка расположена между огромными трещинами <...> (18 декабря)», «К северу вдоль горы Нансена сплошной хаос — пройти там было невозможно». Оценки продолжаются у Амундсена вплоть до 3 декабря 1911 года, когда он преодолел последние участки трещин с выразительными названиями — Чертов ледник и Танцплощадка Дьявола.

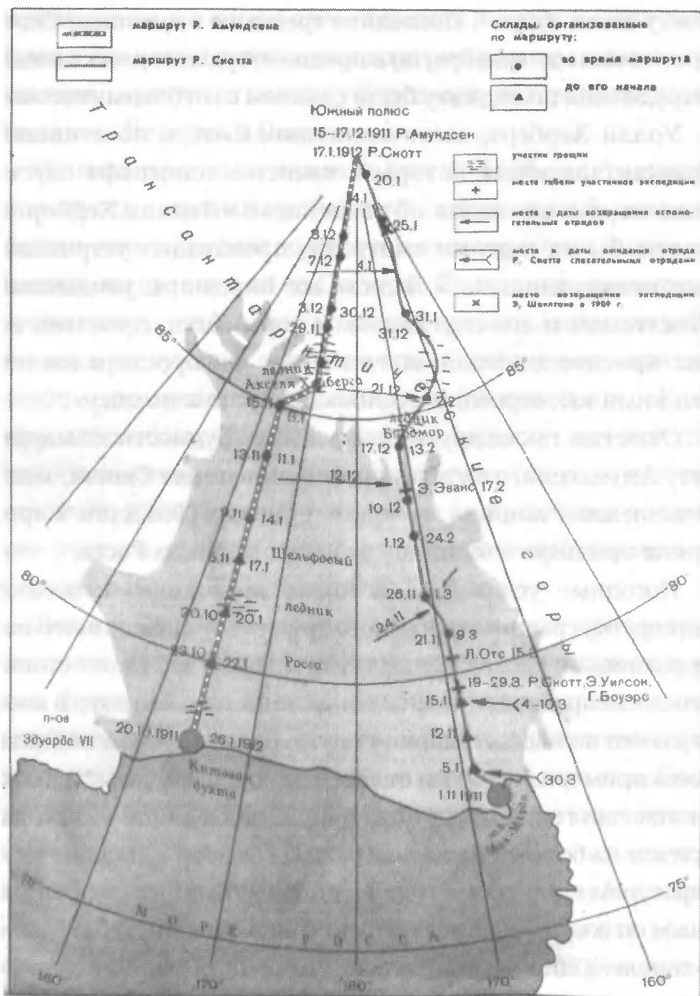
Ледник Бирдмора оставил у англичан совсем иные впечатления. Хотя у Шеклтона, открывшего этот ледник и первым форсировавшего его (причем частично с лошадьми, запряженными в сани), есть указания на присутствие трещин и даже описан провал лошади в одну из них, подобные ситуации, во-первых, занимают в его книге-отчете гораздо меньше места, чем у Амундсена, а во-вторых, он одолел указанный ледник всего за 12 дней, куда быстрее, чем Амундсен (см. таблицу). То же повторилось в маршруте Скотта. 16 декабря он отметил: «Нам пока не встречались такие опасные трещины, каких я ожидал». 18 декабря он писал в дневнике: «Глетчер потом перешел в широкий бассейн с неправильными волнообразными полосами и сносной поверхностью». Притом что наиболее коварные трещины оказались здесь, как и на леднике Акселя Хейберга, в его верховьях, где 21 декабря «Аткинсон и Эванс упали в трещину на всю

длину своей сбури». Последние трещины в дневнике Скотта отмечены 27 декабря, но в предшествующие дни главные затруднения по леднику были связаны с глубоким снегом.

Уолли Херберт, соотечественник Скотта, посетивший Трансантарктические горы в качестве топографа спустя полвека, так рассказал об увиденном: «Ледник Хейберга, откуда бы на него ни смотрели, производил устрашающее впечатление <...> Ледник же Бирдмора, увиденный Шеклтоном и его спутниками с горы Хоуп, произвел на них противоположное впечатление. Он простирался перед ними как огромная столбовая дорога к полюсу».

Отметим также другие природные трудности по маршруту Амундсена, отсутствующие в описаниях Скотта: многочисленные лавины на леднике Акселя Хейберга и трещины при пересечении шельфового ледника Росса.

Погодные условия, в которых проходили полюсные маршруты, сравнивать намного трудней — прежде всего из-за разницы в сроках. Существует мнение, что Скотт столкнулся с непредвиденно низким падением температур в конце своего полюсного маршрута уже на шельфовом леднике Росса примерно в 200 км от своей зимовочной базы. Однако он отмечал температуру ниже -40°C еще в марте 1902 года, причем на более теплом побережье. Поэтому к низким температурам в это время года он должен был быть готов, тем более он планировал возвращение на зимовочную базу даже в апреле. Одно можно только утверждать определенно — осуществив свой план полюсной операции в сжатые сроки, Амундсен избежал воздействия тех самых неблагоприятных погодных условий, которые погубили Скотта и его отважных спутников. В целом же влияние природных условий на выполнение полюсных маршрутов обоими исследователями не объясняет успех одного и гибель другого.



Маршруты к Южному полюсу Скотта и Амундсена.
Слева от линии маршрута — даты продвижения к полюсу,
справа — даты возвращения

Очевидно, в поисках объяснения необходимо обратиться к сравнению самих маршрутов на основе графиче-

ков, отражающих события маршрутов в их совокупности. На горизонтальной оси показано время в днях, а на вертикальной — удаленность от зимовочной базы по мере приближения к полюсу на определенную дату. Исходные данные выбраны из книг-отчетов Шеклтона, Скотта и Амундсена. Составив такие графики, можно сопоставлять события в указанных маршрутах на определенную дату, что не всегда удастся при чтении дневников и других отчетных материалов. В результате появляется возможность выявить целый ряд новых важных деталей, включая существенную разницу в движении полюсных отрядов к цели и при возвращении. Так, средние дневные переходы, по нашим оценкам, у Шеклтона составили 12,3, у Скотта — 19,5, а у Амундсена аж целых 24,6 км в день! Разница в темпах движения с использованием упряжек из лошадей (или собственного тягла) и собак очевидна и понятна.

При сравнении ветвей графиков, характеризующих движение к полюсу и возвращение к зимовочной базе относительно даты достижения полюса, получается, что на возвращение к базе полюсный отряд Амундсена затратил в полтора раза меньше времени, чем на достижение полюса. Это неудивительно, поскольку возвращение проходило по оставленному следу, отпала необходимость рекогносцировок, организации складов для возвращения и т. д. Однако у Скотта положение ветвей относительно полюса более симметричное: темпы движения к полюсу и возвращения достаточно близки. Это общий вывод, который можно сделать по обоим графикам.

Более частные выводы можно получить для отдельных участков оледенения Антарктиды, по которым проходили маршруты, например, по ледникам сквозных долин в Трансантарктических горах: Акселя Хейберга для Амунд-

сена и Бирдмора для Скотта. Суть событий здесь такова. В первых числах декабря 1911 года полюсный отряд Скотта в сопровождении отрядов обеспечения Черри-Гаррарда, Аткинсона и Эванса вышел к устью ледника Бирдмора, где был задержан метелью на четверо суток с 5 по 9 декабря. В следующую неделю темп движения по глубокому снегу (сравнительно пологий участок графика) оставался довольно медленным. Зато позднее он начал возрастать, что понятно: люди втягивались в работу, сборы на стоянках занимали все меньше времени и т. д., тем более что поверхность ледника для движения особых сложностей не представляла. У Амундсена на леднике Акселя Хейберга наблюдалась обратная картина из-за многочисленных трещин и потери времени на рекогносцировки.

После того как ледник Акселя Хейберга был пройден (включая Чертов ледник), темп движения норвежцев резко возрос (очередной крутой участок кривой на графике в конце ноября 1911 года), что понятно — улучшилась ровная поверхность на ледниковом приполюсном плато. У англичан, как ни странно, в аналогичной ситуации в течение нескольких дней после ухода с ледника Бирдмора происходило снижение протяженности дневных переходов в конце 1911 года с 27 до 21 км в день, продолжавшееся в первую декаду января 1912 года до 19,6 км в день. Это весьма показательные данные, поскольку они свидетельствуют об усталости англичан, которые вынуждены были после забоя лошадей сами тащить свои нагруженные сани, словно волжские бурлаки.

4 января ушел на зимовочную базу последний отряд обеспечения Эванса, и снова темпы движения полюсного отряда упали. Правда, в дни, предшествовавшие достижению полюса, дневные переходы несколько увеличились —

с 20 до 22 км за дневной переход. Снова несоответствие в оценках природы и людей Скотта: 11 января «Поверхность ужасающая <...> Сани после завтрака шли с удивительной легкостью <...> скорее всего, после выпитого чая»; 16 января «Утром шли бодро». Накануне достижения цели люди не жалели сил. Подобные примеры с графиками можно продолжить и далее.

При возвращении они неоднократно демонстрируют различия в темпах движения в разных ситуациях. Начальный высокий темп англичан выглядит логичным и оправданным — это бег к спасению, быстро превратившийся в бег наперегонки со смертью. У норвежцев до последних чисел декабря средний дневной переход редко превышал 25 км в день. Победители наслаждались отдыхом, пока в 1912 году Амундсен не ввел жесткий график чередующихся дневных переходов в 25 и 55 км вплоть до возвращения на «Фрамхейм», благо состояние его собак и упряжек позволяло сделать это.

Только 23 января Скотт обнаружил, что старшина Эванс сдает. Колебания графика хорошо отражают все последующие события. 4 февраля Эванс падает в трещину, и уже 7 февраля в дневнике Скотта появляется тревожная запись: «Эванс час от часу теряет силы». Темп движения англичан в это время был очень высок — они ушли от полюса на 570 км со средней скоростью до 28,5 км в день, которая к моменту смерти Эдгара Эванса с 17 снизилась на 5 км в день.

В дальнейшем темп движения полюсного отряда Скотта непрерывно падал по мере приближения к базе. В конце февраля выяснилось плачевное состояние еще одного из участников отряда — у Лоренса Отса оказались отмороженными ноги, что привело к дальнейшему снижению скорости. Сам Скотт, объясняя свою неудачу в «Послании

к общественности», ссылается на непогоду, особенно на низкие температуры. Действительно, в это время наступила антарктическая зима. Однако дело в том, что имеющимися в распоряжении отряда силами (собственное тягло) закончить маршрут в более короткие сроки не представлялось возможным. Скотт был готов к этому и, планируя возвращение с полюса в сроки от середины марта до начала апреля, тем самым заведомо обрекал себя на сложные зимние условия, когда выполнение намеченных планов оказалось за пределами человеческих возможностей. На таком фоне трагедия отряда Скотта выглядит скорее неизбежной, чем случайной.

Дело в том, что в отрядах Шеклтона, Скотта и Эванса признаки изнурения или истощения людей появлялись почти одновременно — три месяца спустя после начала маршрута. Очевидно, трехмесячный срок — предельный для тяжелой работы в условиях Антарктиды. За ним начиналась борьба за выживание, когда любое неблагоприятное стечение обстоятельств могло оказаться роковым.

В отрядах Шеклтона и Эванса при приближении к зимовочной базе, так же как и в полюсном отряде Скотта, часть людей находилась на грани истощения. Об этом же свидетельствует снижение темпа — более пологие кривые графиков движения, начиная с конца января. К счастью для людей из отрядов Шеклтона и Эванса, они возвращались в конце антарктического лета. Когда в их отрядах некоторые люди теряли способность самостоятельно передвигаться, это происходило где-то в пределах сотни километров от зимовочных баз. В такой критической ситуации наиболее здоровые, обеспечив изнуренных товарищей остатками продовольствия и снаряжения, уходили за помощью к зимовочным базам. При этом любая слу-

чайность — непогода или несогласованность действий — могла привести к трагедии, но, к счастью, не привела.

В отличие от отрядов Эванса и Шеклтона, Скотт и его люди накануне гибели находились в худшем положении, во-первых, из-за большого расстояния от базы на мысе Эванс (свыше 200 км) и, во-вторых, из-за наступления антарктической зимы. В создавшейся ситуации эти обстоятельства не оставляли отряду Скотта каких-либо реальных шансов на благополучный финал. Отряд погиб, исчерпав способность к действию. В свою очередь, причины гибели участников похода на полюс обусловлены ошибками в планировании всей полюсной операции, из которой главная — несоответствие средств и цели. На этом фоне решение Шеклтона повернуть назад всего в 180 км от Южного полюса в январе 1909 года представляется особенно значительным. Сохранить способность к реальным оценкам, определив предел возможностей людей с точностью до дня, когда цель многих поколений полярников находилась всего на расстоянии нескольких дневных переходов (и понимая, что плодами достигнутого неминуемо воспользуется конкурент), мог только очень сильный человек.

Следует отметить, что драматизм событий в значительной степени отразился на восприятии научных достижений описанных экспедиций, которые нередко оценивались далеко не однозначно и предвзято. Издание научных трудов требовало времени, а пресса выдавала свои оценки и суждения по принципу «здесь и сейчас», не дожидаясь публикации окончательных материалов, что повлияло на восприятие обществом событий в ледяной пустыне Антарктиды в последующие годы. Британская экспедиция 1910–1913 годов получила значительно больше научных результатов по сравнению с остальными, и не случайно ее

достижения заложили основу для создания в Кембридже Института полярных исследований имени Скотта.

Однако современный ученый будет использовать материалы всех экспедиций, не противопоставляя их, а сопоставляя по совокупности результатов. Действительно, попутные наблюдения Амундсена в части снегонакопления не были реализованы гляциологами позднее, но на фоне классификации оледенения Райта и Пристли, участников экспедиции Скотта, они внесли свой вклад в будущие представления об эволюции оледенения Антарктиды. Даже если суждения Амундсена о распределении снегонакопления по его полюсному маршруту не были вовремя поняты, ясно, что без учета этого явления невозможна оценка современного вещественного баланса оледенения Антарктиды.

Немногочисленные сборы пород на нунатаке Бетти в системе Трансантарктических гор позволили распространить полученные ранее сведения на обширной территории, тем более что сам Амундсен вполне оценил роль этой горной системы в геологическом строении Антарктиды в целом. Однако не надо забывать о вкладе геологов разных экспедиций, начинавших свои работы на Земле Виктории: Феррара, Моусона, Дэвида, Тейлора, Пристли и других, которые заложили основу наших представлений о геологии Антарктиды как о сочетании пород древнего архейского щита с более молодыми отложениями серии Бикон. Это обстоятельство известный австралийский геолог Р. Фейрбридж (1957) подтвердил следующим образом: «Продолжение Антарктического горста обнаружили в горах Королевы Мод на горе Бетти, где были собраны образцы гранитов и гнейсов». Без наблюдений в Китовой бухте не удалось бы выполнить одну из первых попыток синоптического анализа в антарктических районах в рабо-

те Дж. Симпсона (1919). Вот почему едва ли можно согласиться с утверждениями некоторых авторов о «ненаучности» экспедиции Амундсена по причине отсутствия в ней ученых. Верно, однако, и то, что Амундсену было не до науки, а ученым — не до его наблюдений, так что все хорошо.

Что касается гибели полюсного отряда Скотта и собственного успеха, Амундсен объяснил их техническими и организационными причинами. Они оказались настолько убедительными и тем более подтвержденными авторитетом Нансена, что у специалистов не было особых сомнений по этому поводу. На этом фоне влияние морального фактора скорее следствие, чем причина. Стефан Цвейг, возможно, прав, допуская, что у англичан после прихода на полюс вторыми стальная пружина воли ослабла. В памяти людей финал полюсного предприятия Скотта и его отважных спутников трагичен именно потому, что находился в очевидном противоречии с их высокими человеческими качествами — к сожалению, это достаточно жизненная ситуация. Не случайно Амундсен искренне скорбел о гибели своего конкурента: «Я пожертвовал бы славой, решительно всем, чтобы вернуть его к жизни. Мой триумф омрачен мыслью о его трагедии, она преследует меня». Но одновременно с выражением скорби норвежец дал вполне объективное объяснение трагедии: «Скотт и его спутники погибли на обратном пути с полюса не потому, что мы опередили их и они были убиты горем, а просто от голода, так как не смогли обеспечить себя продовольствием на обратную дорогу. Разница между экспедициями состоит лишь в разнице между собаками и другими видами транспорта». Практически ту же точку зрения высказал и один из спутников Амундсена на Южном полюсе Хелмер Хансен, который, рассказывая о Скотте, отметил, что «его пони оказались негодными. Представьте себе, чего

стоило Скотту и другим тащить к полюсу и обратно сани, нагруженные всем их снаряжением и продовольствием <...> Я не думаю, чтобы кто-либо когда-либо проявил подобную выдержку, и не верю, что в будущем найдется человек, равный ему». Впрочем, находились уже в наше время спортсмены, которые занимались именно спортом, и ничем другим, имея на это полное право.

Тут, очевидно, следует вернуться к «Посланию обществу» самого Скотта, написанному им в безвыходной ситуации, в чем он отдавал себе полный отчет: «Причины катастрофы вызваны не недостатками организации, но невезеньем во всех рисках, которым пришлось подвергаться.

1. Потеря конного транспорта в марте 1911 года заставила меня двинуться в путь позже, чем я предполагал, и вынудила меня сократить количество перевозимых грузов.
2. Непогода во время путешествия к полюсу и особенно продолжительная буря на 83° ю. ш. задержала нас.
3. Мягкий снег на нижних подступах к леднику опять-таки понизил нашу скорость.

Мы настойчиво боролись с досадными обстоятельствами и победили их, но это сказалось на уменьшении нашего продовольственного резерва».

Увы, прав был Амундсен, утверждая, что «разница между экспедициями состояла в разнице между собаками и другими видами транспорта». Норвежец указал на главное звено, благодаря которому он уложился с полюсным маршрутом в 99 суток, а Скотту понадобилось почти 150, что само по себе подключало другие неблагоприятные природные факторы, связанные с наступлением зимы. Упражнения с лошадьми потребовали слишком много времени, что было неизбежно.

При этом если внимательнее присмотреться к нашим графикам, они отчетливо демонстрируют еще одно важное обстоятельство, с которым не столкнулся Амундсен и которое присутствовало в полюсном отряде Шеклтона и в отряде обеспечения Эванса с их одинаковым финалом. Людей, принявших на себя обязанности тягловой силы в условиях Антарктиды, хватало на три месяца, после чего их темп движения очевидно снижался, о чем свидетельствует заметное выполаживание кривых на графиках для отрядов Шеклтона и Эванса. Все последующие события в этих отрядах — это бег наперегонки со смертью. В феврале (конец антарктического лета) вблизи зимовочных баз Шеклтон и Эванс выиграла в этой смертельной игре, а у Скотта, находившегося на исходе марта примерно в 200 км от своей зимовки на мысе Эванс, шансов остаться в живых уже просто не было. И главная его ошибка — это выбор конного транспорта.

Так что если и можно говорить о соревновании в изучении Антарктиды, то оно существовало отнюдь не на спортивной, а на научной основе, как показала дальнейшая история антарктических исследований. Пока эти усилия оставались разобщены, риск поражения был неизбежен. Для его устранения потребовалось объединение ученых многих стран спустя полвека, отчего исследование Антарктиды приобрело международный характер, в котором растворилось первоначальное личное тщеславие отдельных участников. Однако для воплощения этой идеи в жизнь понадобилось не менее полувека, на протяжении которого люди на берегах Антарктиды совершили еще немало подвигов и грубых ошибок, прежде чем пришли к такому простому и, казалось бы, очевидному решению. Очень показательной в этом отношении была Трансантарктическая экспедиция Шеклтона 1914–1916 годов.

Глава 7

Возвращение Шеклтона

*Мужество и воля творят чудеса.
Подвиг Шеклтона, на мой взгляд,
как нельзя лучше подтверждает это.*

Р. Амундсен

Для объяснения причин возвращения Шеклтона к берегам ледяного континента воспользуемся текстом его биографа Дж. Р. Милла: «При той огромной популярности, которой теперь пользовался Шеклтон во всех кругах Англии, не исключая и финансового мира, ему относительно легко удалось к концу 1913 года претворить свою мечту в жизнь и добыть денежные средства для новой Трансантарктической экспедиции. Из своих старых сотрудников он заручился помощью Фрэнка Уайльда, Энеаса Макинтоша, Тома Крина и Альфреда Читэма; весь остальной состав экспедиции был новый, выбранный с большим трудом из примерно 5000 предложений, полученных Шеклтоном от разных лиц. Для выполнения задач экспедиции необходимы были два судна — одно для моря Росса, другое для моря Уэдделла.

В качестве первого взяли «Аврору», находившуюся в то время в Австралии и вполне еще пригодную для плавания. Она под командованием капитана Макинтоша должна была отправиться в залив Мак-Мёрдо, перезимовать там и весной устроить ряд складов по пути к леднику Бирдмора для отряда, идущего от моря Уэдделла.

В качестве главного экспедиционного корабля приобрели в Норвегии специально построенное для полярных плаваний парусно-паровое судно «Полярис», переименованное Шеклтоном в «Эндьюранс» («Терпение»), так как в гербе его семьи был девиз «Терпением побеждаем». Капитаном на судно он пригласил Фрэнка Уорсли, уроженца Новой Зеландии, начавшего свою морскую карьеру в 15 лет. Уорсли плавал в основном в морях Южного океана, где он приобрел бесценный опыт на капитанском мостике. Из командного состава судна выделялся Том Крин, бывший флотский старшина, выдвинутый Шеклтоном на должность 2-го помощника с учетом его большого антарктического опыта. Хотя некоторые качества его характера вызывали сомнение («я дикарь с острова Борнео», — говорил он о себе и, по утверждению некоторых «доброжелателей», таковым и являлся), но в критических ситуациях этот моряк показал себя незаменимым. Своим заместителем по экспедиции Шеклтон назначил Фрэнка Уайльда, в первую очередь за его огромный опыт работы в антарктических условиях и характер лидера.

Предполагалось, что «Эндьюранс» направится в море Уэдделла, высадит зимовочный отряд на юг от Земли Луитпольда и этот отряд под начальством Шеклтона совершит переход через материк по направлению к леднику Бирдмора, где найдет уже приготовленные для него склады провианта и вернется хорошо известным путем к заливу Мак-Мёрдо. Однако все прошло отнюдь не так гладко, как планировалось. К моменту выхода в море на борту «Эндьюранса» оказалось до сотни ездовых собак и 28 участников экспедиции, из которых только пятеро имели опыт пребывания в Антарктике. Научный состав экспедиции включал биолога Роберта Кларка, метеороло-

га Леонарда Хасси, геолога Джеймса Уорди, физика Реджинальда Джеймса и двух врачей — Джеймса Макилроя и Александра Маклина.

1 августа 1914 года «Эндьюранс» вышел из Темзы и с заходом в Плимут (Англия) и Буэнос-Айрес (Аргентина) направился к Южной Георгии, где получил от китобоев сведения о тяжелой ледовой обстановке в море Уэдделла, где кромка льда проходила по $58^{\circ} 30''$ ю. ш. Форсирование пояса льдов заняло почти три недели. Только 1 января 1915 года был пересечен Южный полярный круг. 8 января на 70° ю. ш. судно вышло из дрейфующих морских льдов. Теперь по курсу в пределах видимости тут и там маячили многочисленные столовые айсберги — за сутки их насчитали около пятисот. 10 января 1915 года показался заснеженный Берег Котса, открытый экспедицией Брюса еще в 1903 году.

Отсюда вдоль ледниковых обрывов судно направилось на запад и, миновав известный участок суши, проследило его продолжение далее к западу — оно получило название Берега Кэрда, а ледник на нем — название ледника Стенкомба–Уиллса, в честь спонсоров экспедиции. Шеклтон надеялся высадиться в бухте Ваксель, обнаруженной Вильгельмом Фильхнером на Берегу Луитпольда в 1912 году. Тем самым наметилась определенная преемственность в выполнении грандиозного трансантарктического проекта, поскольку Фильхнер намеревался осуществить его раньше Шеклтона, но не собрал необходимых денег. Теперь же с началом мировой войны немцу о подобном нечего было и думать.

Между тем 19 января 1915 года в координатах $76^{\circ} 34''$ ю. ш. и $31^{\circ} 30''$ з. д. судно оказалось заблокировано плавучим льдом и вместе с ним начало вынужденный

дрейф на север по ледовитой акватории моря Уэдделла общим направлением к северной оконечности Антарктического полуострова. Это был первый шаг к гибели судна и последующим приключениям самого Шеклтона и участников его экспедиции, но поначалу ситуация не выглядела угрожающей. Впереди предстоял целый месяц летнего времени, сильный ветер мог разломать лед наконец, первое время дрейф проходил в желательном направлении и т. д. Чтобы сберечь горючее, на десятый день дрейфа прекратили топить котлы. 22 февраля судно оказалось уже в 60 милях от долгожданного залива Ваксель, но в самом беспомощном положении. Воду из котлов к тому времени выпустили, а собак с палубы перевели на лед.

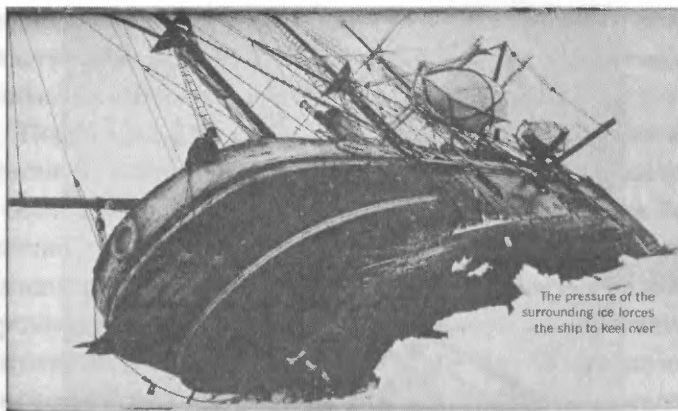
С наступлением холодов усилилась северная составляющая дрейфа. В конце апреля судно, с трудом выдерживавшее частые подвижки льда, находилось уже на целый градус севернее своей наиболее южной точки, достигнутой в дрейфе. Скорость дрейфа была крайне неравномерной, достигая в отдельные дни 12 миль в сутки. 1 июля 1915 года судно оказалось на 74°, а в конце августа уже на 70° ю. ш., продвинувшись к северу на 240 миль. Дрейф «Эндьюранса» проходил параллельно тому, который испытало в этих водах судно экспедиции Фильхнера. При этом в районе проблематичной Земли Морелла были обнаружены глубины в 1700 морских саженей, что исключало присутствие суши поблизости.

Полярная ночь, продолжавшаяся в этих широтах с начала мая, закончилась в конце августа. Состояние людей оставалось вполне благополучным, для чего Шеклтон приложил немало усилий, не оставляя им свободного времени, организовав хорошее питание, в том числе благодаря

охоте на тюленей, так что признаков цинги среди экипажа и экспедиции не наблюдалось. Даже собаки, которым не находилось работы, принимали участие в гонках упряжек на гладком льду замерзших разводий.

Внушало тревогу то, что весной усилились подвижки льда, испытывавшие судно на прочность, когда скрип и треск судового набора и даже межкаютных переборок в ушах экипажа отзывались адской какофонией. Очередная подвижка льда 18 октября приподняла судно, затем словно уронив его на свободную воду. Это вселило надежду на освобождение настолько, что машинная команда получила приказ запустить машину. Был поднят пар, и винт сделал несколько оборотов, прежде чем надежда освободиться из объятий льдов исчезла. 24 октября «Эндьюранс» испытал натиск льдов с трех разных направлений, что привело к образованию течи, и на протяжении нескольких дней людям пришлось работать у помп на износ в попытке спасти судно.

«Колоссальные льдины весом во много тонн, вздымаясь, громоздились одна на другую, подпираемые такими же глыбами снизу. Мы были беспомощными пришельцами в этом мире льда, наша жизнь всецело зависела от игры первобытных элементов, насмехавшихся над нашими беспомощными жалкими усилиями. Я теперь мало надеялся, что наш «Эндьюранс» уцелеет, и в этот тревожный день мне пришлось пересмотреть все наши планы санного путешествия, предусмотренного на тот случай, если бы мы оказались на льду. Насколько представлялось возможным предугадать развитие событий — мы приготовились к любому исходу. Запасы провианта, собаки, сани и все снаряжение было приготовлено для выгрузки с корабля в любой момент».



Под давлением льда судно опасно накренилось на борт

Когда 27 октября 1915 года подвижки льда возобновились с прежней силой, последовал приказ оставить судно. К этому времени был сломан руль, продавлены борта и вода начала затапливать трюм и помещения судна. Лед, частично вторгшийся во внутреннее пространство и разрушивший корпус «Эндьюранса», одновременно держал его на плаву, но теперь судно было непригодно ни для проживания людей на нем, ни для возвращения к ближайшей суше. Вид поломанных мачт и палубы, заваленной обломками рангоута с поникшими парусами и беспомощно повисшим такелажем, производил ужасное впечатление. Судно, проделавшее во льдах моря Уэдделла за 281 день дрейфа свыше 1500 миль, практически перестало существовать. До ближайшей земли на безлюдных берегах Антарктического полуострова оставалось около 200 миль, до населенной людьми Южной Георгии или Фолклендских островов — свыше 1000... Легче казалось добраться до Луны. Ближайшей «землей» являлось океанское дно — до него было всего 2400 м.



«Эндьюранс» уходит под лед

Обитатели палаточного лагеря на дрейфующем морском льду, получившего название Океанский, за работой, требовавшей всех сил, не могли предаваться отчаянию — на это у них не оставалось времени. Все их планы в части труда на материке Антарктиды теперь оказались утрачены, и надо было думать, как выбираться из отчаянной ситуации. Ведь ближайшие люди и ближайшее жилье находились от них за тысячи километров. Не обладая

радио, они не имели возможности известить мир о своем бедственном положении и поэтому могли рассчитывать только на собственные силы.

Первые же дни на льду показали всю опасность положения. В то время как люди после аврала погрузились в беспробудный сон, Шеклтону одолевала жестокая бессонница, во время которой он увидел, как трещина расколола льдину лагеря надвое, — и он поднял всех на ноги. Срочно пришлось перетаскивать только что выгруженное имущество на более прочную льдину, располагавшуюся на расстоянии мили. Теперь население Океанского лагеря помимо людей из экспедиции и экипажа «Эндьюранса» составляли также 49 собак, а силуэт лагеря помимо многочисленных конических палаток дополняли шлюпки, поставленные на нарты, чтобы при малейшей угрозе можно было оттащить их в безопасное место. Неподалеку изо льда торчали остатки разрушенного судна, сохранявшего еще для людей некоторую ценность как с точки зрения дерева на топливо, так и остававшихся на нем запасов. Для облегчения разгрузки плотники прорезали борт судна, и теперь люди проникали прямо в трюмы. Хотя спасенных запасов на льду оказалось достаточно, прочность самого льда с приближением лета становилась сомнительной, и следовало искать более надежное место.

Необходимость в этом обозначилась со всей очевидностью, когда 20 ноября 1915 года развалины судна на глазах у потрясенных этим зрелищем людей навсегда погрузились в холодные воды моря Уэдделла. Надежда как-то продержаться вблизи места катастрофы тем самым исчезла, и Шеклтон принял решение всем выходить к ближайшей суше у Антарктического полуострова. Подготовка к заведомо тяжелейшему ледовому маршруту потребовала месяца.

Зато сам маршрут, в котором было пройдено семь миль, продолжался лишь неделю, после чего его безнадежность стала всем очевидной. Пришлось становиться очередным дрейфующим лагерем, получившим название в честь судна — «Терпение». Такая стоянка помимо прочего была вызвана необходимостью выяснить возможности дрейфа, хотя от людей, не занятых повседневной деятельностью, можно было ожидать не самой лучшей реакции. Действительно, уже в ближайшее время среди них образовались три группы.

Первая (большинство) целиком доверяла Шеклону и считала, что «босс» способен найти выход из создавшегося положения, с одной стороны, и они были готовы проявить инициативу, отвечавшую ситуации. Эти люди не нуждались в приказах, требовалось лишь вовремя ориентировать их в складывающейся обстановке. Ближайшими и надежными помощниками Шеклтону в этой группе выступали опытейший Фрэнк Уайльд и капитан «Эндьюранса» Фрэнк Уорсли, стоявшие за строжайшее соблюдение флотской дисциплины. Во второй группе были люди, также полностью доверявшие «боссу», но не проявлявшие самостоятельности в сложившихся обстоятельствах и ожидавшие приказа. Наконец, в третью вошли те, кто, оказавшись в подобной обстановке впервые, порой проявляли склонность к панике и видели все в безнадежном свете — таких, к счастью, оставалось немного. Создавая временами неприятные ситуации, обстановку в целом определяли не они. Тем не менее Шеклтон вынужден был считаться с наличием подобным настроений в лагере «Терпение», что не могло его не беспокоить.

В январе 1916 года в дрейфе на север пересекли Южный полярный круг. Таяние льда усилилось, и было заметно, как льдина, на которой стоял лагерь «Терпение», с каждым

днем становилась все меньше и меньше. Когда трещины раскалывали лагерь, приходилось перетаскивать имущество на новое место. Сложившаяся ситуация определила участь собак, поскольку в потреблении пищи (главным образом мяса тюленей) они все чаще становились конкурентами людей, так как спасенные судовые запасы приходилось приберегать на непонятное будущее. Лагерь «Терпение» для собак стал очередным лагерем «Бойня», как это ранее случилось с лошадьми Скотта у ледника Бирдмора или собаками Амундсена на леднике Акселя Хейберга, увы...

Волнение и температуры по мере продвижения на север привели к неотвратимым изменениям во льдах вокруг лагеря «Терпение» уже в апреле 1916 года, когда размеры льдины сократились до нескольких гектаров. В пределах поля зрения с наблюдательной вышки можно было различить участки мелкобитого льда, небольшие поля в разводьях и полыньи, заполненные ледяной кашей.

Эта не слишком радостная картина дополнялась треугольниками спинных плавников касаток, за которыми закрепилось прозвище китов-убийц, — они то и дело возникали на поверхности воды. При сильных ветрах и волнении на открытой воде льдина лагеря «Терпение» начинала раскачиваться, появилась угроза разрушения. Описанная обстановка требовала непрерывного внимания и готовности действовать по непредвиденному варианту, что создавало постоянное нервное напряжение у обитателей лагеря. В первую очередь это относилось к самому Шеклтону, нередко он замечал опасные изменения в обстановке раньше вахтенных. Один из подобных моментов он описал в таких выражениях: «Трещина прошла через мою палатку. Я стоял на одном ее краю и видел, как она расширяется, и вскоре вода плескалась там, где в течение нескольких месяцев

располагалась моя голова и плечи, когда я отдыхал в своем спальном мешке. Зато углубление от туловища и ног осталось на другом куске льдины. Определенно, хрупким и ненадежным было место нашего отдохновения» — как и лагерь в целом. К 9 апреля льдина, на которой стоял лагерь, напоминала треугольник со сторонами 90, 100 и 120 метров. Настала пора переселяться в шлюпки.

К этому времени люди успели подготовиться к переменам. Экипажи шлюпок были сформированы, каждый знал свое место и обязанности. В шлюпки уложили неприкосновенный запас из расчета на сорок суток.

Стали выбираться к кромке сплоченного льда, постепенно ощущая воздействие волнения открытого моря и надеясь направиться к острову Десепшен, известной стоянке китобоев, где существовала вероятность встретить людей, в крайнем случае найти убежище в спокойной бухте, образованной древним вулканическим кратером. Однако уже в первые дни плавания этим надеждам не суждено было оправдаться.

Определив 12 апреля свое местоположение по солнечным наблюдениям, Уорсли не решился сообщить об этом вслух на шлюпку, где находился Шеклтон. При встрече он только передал руководителю экспедиции кусок бумаги с полученными результатами, из которых следовало, что маленькую эскадру, вступившую в полосу «бравых вестов», неумолимо сносило на восток. Бодрым голосом Шеклтон поведал остальным, что он решил идти строго на север по направлению к острову Элефант (Слоновый), до которого оставалась всего сотня миль. Всем была продемонстрирована хорошая мина при плохой игре, поскольку ничего другого не оставалось — хотя, видимо, не все об этом догадались.

13 апреля началось плавание открытым морем, которое доставило много неприятностям людям, отвыкшим от качки и других прелестей бурной стихии на подходах к «неистовым пятидесятым». К счастью, плавание заняло всего двое суток, и биограф Шеклтона Дж. Р. Милл посчитал такой результат «совершенно необыкновенным счастьем». Ветер и волны настолько быстро подхватили маленькие суденышки, что люди не успели запастись льдом на предстоящий переход вместо пресной воды. Кроме того, пришлось сбросить ход, чтобы не проскочить в темноте ночи мимо долгожданной суши. Море послало новые испытания, когда температура упала ниже 30 °С, так что измученным людям всю ночь приходилось скалывать лед, чтобы шлюпки не перевернулись под его тяжестью. 15 апреля они высадились на низменный галечниковый берег. Кое-как передохнув и, главное, напившись пресной воды, приправленной продуктами жизнедеятельности пингвинов, люди спустя двое суток перебрались на мыс Уайльда (это позднейшее название в честь ближайшего помощника Шеклтона), более подходящий для организации берегового лагеря. В нем после необходимого отдыха и обустройства предстояло принять решение о связи с внешним миром — иначе жители прежде необитаемого острова Элефант были обречены на забвение и гибель. Однако в пропитании (даже не считая доставленных судовых запасов) люди не испытывали недостатка, поскольку поблизости располагались лежбища тюленей и морских слонов.

Раздумья Шеклтона его биограф Милл после высадки на Элефант 15 апреля 1916 года описал так: «последовали три дня достаточно суровой жизни на острове. За это время Шеклтон обдумывал положение и старался найти выход. Конечно, никакой спасательной экспедиции не придет в голову искать их на Слоновом острове. Совершенно

безнадежным предприятием было бы также путешествие всех 28 человек в трех небольших открытых шлюпках по океану. Существовали только два решения: либо выслать шлюпку с несколькими избранными людьми, чтобы они добрались до какого-либо порта и добились помощи, либо оставаться всем здесь на месте и ждать. Это второе решение не давало, однако, ни малейшей надежды на улучшение положения вещей, тогда как в первом случае все-таки имелся крошечный шанс, и этого оказалось достаточно, чтобы Шеклтон принял решение». Оставалось только его осуществить — но для этого надо было быть Шеклтоном.



На острове Элефант, впервые на земле за 10 месяцев

Последующее двухнедельное плавание в вельботе поперек моря Скоша в «неистовых пятидесятих» не имеет прецедентов в истории мореплавания и с тех пор остается неповторимым даже для самых отъявленных современных экстремалов, уставших от жизни в чересчур комфортных условиях. Уже поэтому подвиг Шеклтона во имя спасения людей, за жизнь которых он нес прямую ответственность по морскому уставу и по человеческой морали, требует особого описания.

Решение пуститься в отчаянный вояж не было случайным и стало плодом коллективного обсуждения, причем в роли советников Шеклтона выступали, несомненно, люди с большим жизненным и профессиональным морским опытом. Определенно, подобное решение не могло быть следствием сиюминутного душевного порыва или актом отчаяния. Хотя следует признать, ничего другого в сложившейся обстановке ни самому Шеклtonу, ни его людям не оставалось. В принципе это достаточно распространенная ситуация в жизни полярника, просто для людей на острове Элефант в условиях наступающей зимы риск превосходил все мыслимые пределы, и иного выхода у них просто не было.

С точки зрения навигационных условий решение плыть за 800 миль к Южной Георгии с ее китобойными базами, жильем и связью с внешним миром при всем несомненном риске было оправданно, поскольку не оставалось ничего другого. Правда, гористый, покрытый ледниками остров имел протяженность всего 170 км, и поэтому при длительном плаваннии вероятность промахнуться мимо него оказывалась существенной. Были, впрочем, и благоприятные факторы. Так, пресловутые «бравые весты», известные китобоям и штурманам антарктических экспедиций, на переходе от Слонового острова к Южной Георгии задували в корму, оставаясь попутными, и, что важнее, в том же направлении следовало волнение бесконечного Южного океана. И не только — Великий восточный дрейф, или Течение западных ветров (Антарктическое циркумполярное течение по современной терминологии), в этом случае также выступал союзником людей, решившихся на отчаянное предприятие.

Хотя путь к Фолклендским островам на севере был значительно короче — всего 540 миль, но здесь постоянное волнение в левый борт грозило опрокинуть крохотное су-

денышко при малейшей ошибке рулевого со всеми вытекающими последствиями. Разумеется, многое зависело от искусства навигатора, но лучше Уорсли не было никого, возможно, на всей акватории Южного океана.

Само собой, такой поход требовал солидной подготовки даже для небольшого суденышка длиной всего 22 фута — чуть более 7 м. Судовой плотник Макниш из подручного материала (главным образом рангоута с двух других вельботов, а также сохранившихся старых ящиков, из которых извлекались гвозди) и брезентов соорудил нечто вроде палубы, частично защищавшей вельбот от заплесков при волнении. Свободным от вахты это создавало укрытие для сна и даже спасало временами от угрозы потопы, но не от всепроникающей сырости. Две невысокие мачты были вооружены косыми парусами, а передняя несла еще и кливер. Продовольствия (в основном маршрутных рационов) приготовили на месяц для шестерых. Помимо походной печи Нансена, приспособленной для тюленьего жира в качестве топлива, было взято два примуса с запасом горючего, а также два анкерка с пресной водой. Само собой, шесть спальных мешков, быстро пропитавшихся влагой, половину из которых выбросили за борт во время плавания. Из научного и навигационного инструментария — секстан, компас, бинокли, aneroid, несколько карт, причем самая главная из них, на Южную Георгию, была составлена по сведениям Кука и Беллинсгаузена. Не забыли спички, фальшфейеры, горючее, спирт для разжигания примуса и даже плавучий якорь. И еще балласт из камней весом в 200 кг.

Во главе оставшихся Шеклтон поставил Фрэнка Уайльда, который из всех обитателей острова Элефант обладал наибольшим полярным опытом и, кроме того, имел характер лидера. Он получил следующую инструкцию: «Если

я не доберусь до Южной Георгии, вы предпримете все необходимое для спасения остающихся с вами. Вам решать, когда оставить остров на вельботах, и вам подчиняются все. Добравшись до Англии, обращайтесь в Экспедиционный комитет. Вы знаете, как я доверял вам и всегда верил в успех вашей работы. Передайте моей семье мою любовь и пожелания всего наилучшего». Вместе с Шеклтоном отправлялись в неизвестность Уорсли в качестве навигатора, Крин и еще трое моряков из новичков.

В полдень 24 апреля, уже с первыми признаками приближающейся зимы (пингвины покидали Слоновый остров), вельбот под прощальные крики остающихся, расталкивая глыбы льда у побережья, вышел в открытое море и быстро исчез из поля зрения. Началась очередная полярная одиссея с совершенно непредсказуемым финалом. Условия жизни на крохотном семиметровом суденышке во власти безжалостной морской стихии, по мнению Милла, «трудно поддаются описанию. Шестеро участников отважного плавания были уже крайне утомлены ужасным годом испытаний, их одежда изнашивалась, кожа местами оказалась содрана и покрыта волдырями, образовавшимися от действия соленой воды и холода. Они не могли даже встать и выпрямиться — это можно было сделать только на минуту, и то держась за мачту или за снасти. Лежать они могли только на днище, на камнях балласта и на ящиках, под протекающей брезентовой палубой. Даже и сидеть они могли только на узком открытом пространстве на корме, где рулевой во время своей двухчасовой вахты, вцепившись в румпель, потом долго не мог разогнуть руки и ноги, сведенные судорогой. Стряпать можно было так: один держал примус, а еще двое, сидя на корточках друг против друга, поддерживали кастрюлю на весу, приподнимая ее

при каждом крене. Как только солнце позволяло производить наблюдения, Уорсли работал с секстаном, устраиваясь одному ему известным способом. Одной рукой он держал прибор, другой, вцепившись в мачту, ловил нужный ему момент, когда вельбот взлетал на гребень волны». В такой ситуации иногда ассистенты лежа придерживали его за ноги, чтобы он мог работать с изящным инструментом пальцами обеих рук. Надо отдать должное навигатору — практически на протяжении всего перехода экипаж вельбота знал положение своего судна, хотя определиться по солнечным обсервациям Уорсли за две недели похода удалось лишь четыре раза, в остальном полагались на прокладку на основе курса и пройденного расстояния.

К полудню 26 апреля они ушли на 128 миль от острова Элефант, не встречая льда, оказавшись к исходу суток за 60-й параллелью на $59^{\circ} 46''$ ю. ш. и $52^{\circ} 18''$ з. д., вступив, таким образом, в полосу «неистовых пятидесятых», нрав которых им предстояло испытать на себе в полной мере уже в ближайшие дни. К 28 апреля пройденное расстояние от острова Элефант возросло до 238 миль, что было хорошим признаком — с учетом полученных координат на $58^{\circ} 38''$ ю. ш., $50^{\circ} 00''$ з. д. они одолели за шесть дней почти треть расстояния до спасительной цели.

Настоящим испытанием оказался трехдневный ураган, завершившийся только 2 мая, сопровождавшийся падением температуры до 0°C , что привело к обледенению суденышка. Временами оказывалось настолько тяжело, что пришлось становиться на плавучий якорь. С трудом справлялись с поступлением воды, одновременно скалывая нарастающий лед. Было не до еды, даже отдых на шевелящихся от качки камнях был невозможен, не говоря об отсутствии обсерваций. Определиться по солнцу удалось

только 3 мая на $56^{\circ} 13'$ ю. ш., $45^{\circ} 38'$ з. д. — ровно полпути к Южной Георгии, что вселяло уверенность в измученных до предела людях. Пока вельбот со спущенными парусами стоял, развернувшись навстречу ветру на плавучем якорю, течение все же дрейфовало его в сторону к цели. Определенно, не все было враждебно людям в этом царстве взбесившейся зеленой воды, вздымавшейся со всех сторон, закрывая горизонт лохмотьями белой пены на гребнях волн.

На следующий день в стихающих порывах ветра одолели еще 52 мили, и тут-то океан преподнес очередной сюрприз, который едва не закончился плачевно. После полуночи Крин и Макниш откачивали воду, а Шеклону, обрабатывавшему движением румпеля каждый новый вспененный гребень, показалось, что он увидел вдали просвет ясного неба в хмуром облачном покрове. Почти одновременно в шуме непроходящего волнения возник низкий нарастающий рев, усиливающийся с каждым мгновением. Только тогда до Шеклтона дошло, что он увидел просвечивающий гребень гигантской волны, готовый обрушиться на его вельбот. «Ради бога, держитесь! — успел прокричать он, вцепившись в румпель мертвой хваткой. — Сейчас даст!..» Объяснить, что именно «даст», времени уже не оставалось...

В следующее мгновение громадный вал в султаны пены вознес суденышко чуть ли не к самым низким разорванным облакам, а затем с размаху швырнул по скату волны, едва не отправив в пучину, угрожая утопить во вспененной бездне. Заполненный наполовину водой вельбот осел до опасного предела в кипящей воде и все-таки непонятным образом держался на плаву, содрогаясь под ударами стихии. Такой высоченной волны Шеклону не довелось видеть за все двадцать семь лет морской службы. Чтобы избавиться от наполнявшей вельбот воды, в ход пошли все средства, и в от-

чаянном сражении за жизнь люди на крохотном суденышке посреди бушующего океана все-таки одолели стихию, хотя еще долго не могли прийти в себя и поверить в спасение. Теперь все пережитое казалось им страшным сном...

6 мая погода улучшилась, и экипаж вельбота стал предаваться мечтам, как спустя пару дней на горизонте возникнут очертания суровой, но все-таки желанной земли. Тем не менее отсутствие солнца за облачным покрывалом не позволяло Уорсли определиться по астрономическим наблюдениям, и ему все чаще приходилось прибегать к прокладке, которая давала приближенный результат. В условиях малоизвестного побережья это становилось опасным, но еще опаснее было в этой ситуации разминуться с Южной Георгией. О близости ее берегов свидетельствовали плавающие водоросли и отдельные виды птиц, не удаляющиеся далеко от берега. Но только 8 мая радостный вопль Маккарти «Земля!» возвестил о близком завершении плавания. Постепенно из клубящегося облачного месива выросло нагромождение горных гребней и ледников. Это оказалась долгожданная Южная Георгия, и первую реакцию на событие позднее Уорсли описал так: «Мы смотрели друг на друга с глупым смехом. Нашей первой мыслью было — мы все-таки сделали это! Сегодня же ночью мы напьемся нормальной воды по горло. А еще через неделю отправимся за своими на остров Элефант. Первой сушей в поле зрения оказался мыс Демидова, северный входной в залив Короля Хокона, который мы увидели с расстояния в десять миль. Удивительно, но суша открылась, когда мы этого ожидали, хотя мой хронометр был установлен на острове Элефант не вполне точно. Мы потратили на переход от суши к суше ровно две недели».

Наступившая темнота, а также усилившееся волнение заставили отложить высадку позднее, когда океан оконча-

тельно сдался перед мужеством шести моряков. Ориентируясь на остров Анненкова, они подошли ко входу в залив Короля Хокона, но, не рискуя преодолеть в темноте полосу рифов, продолжали лавировать в открытом море до утра.

Первую ночь на суше они провели в пещере, укрывшей их от пронизывающего ветра. С утра разгрузили вельбот и с огромным трудом оттащили его на таях подальше от берега, перевернули вверх килем, чтобы использовать на первое время в качестве укрытия от непогоды. Теперь люди вволю наслаждались пресной водой, голод им не угрожал, поскольку поблизости находились гнездовья гигантских альбатросов с откормленными птенцами и лежки морских слонов.

Однако уже первые дни пребывания на Южной Георгии потребовали необычных решений. Морякам, осуществившим свой подвиг в привычной океанской стихии, теперь предстояло заниматься альпинизмом там, где этого слова просто не знали. Нужно было разобраться между собой, ведь чуть не половина спутников Шеклтона оказалась неспособна к пешему переходу по «белому пятну» на горноледниковой местности с заведомо сложными условиями без привычного для альпиниста снаряжения и даже необходимых навыков. Уже поэтому финал перехода через Южную Георгию был столь же непредсказуем, как и пересечение моря Скоша, и столь же нужен... Они не обладали всем необходимым для отдыха и сна на этом переходе в неизвестность, который Шеклтон решил осуществить в один прием, оценив протяженность предстоящего пути всего в 25 км.

Троих наиболее уставших и больных решено было оставить у вельбота во главе с плотником Макнишем, которому Шеклтон перед последним броском оставил следующую инструкцию: «Пишу накануне попытки достичь Хусвика на

восточном берегу этого острова, чтобы вызвать помощь вашей группе, состоящей из Винсента, Маккарти и вас самого, в которой вы являетесь ответственным. Вы будете здесь оставаться до прибытия помощи. У вас достаточно тюлений, которую вы можете пополнить птицами и рыбой в соответствии с вашими возможностями, для чего у вас есть двустволка с 50 патронами и другое снаряжение. У вас имеется все необходимое для поддержания жизни неопределенное время, даже на случай, если я не вернусь. Тогда вам лучше будет перезимовать и обойти остров под парусами к восточному побережью. Конечно, я буду выходить к Хусвику на восток. Верю, что помощь к вам придет через несколько дней».

19 мая 1916 года Шеклтон в сопровождении Уорсли и Крина отправился по северному берегу залива Короля Хоккона на пересечение Южной Георгии. При свете луны в три часа утра они вошли в узкую долину, позднее получившую название Проход Шеклтона. Ступив на ледник, через два часа англичане с высоты 400 м увидели бухту Позешен на противоположном побережье острова, поскольку в этом месте ширина его достигала всего 7 км. Отсюда они обошли с юга нунатак высотой около 500 м посреди трещиноватого поднятия, направившись к подножию горного массива Трайдент (Трезубец), привлеченные видом нескольких перевалов, спуск с которых приводил в зоны трещин. Здесь Шеклтону пришлось останавливать своих чересчур нетерпеливых спутников от поспешных решений. В целом придерживаясь водораздела острова, они через очередной неизвестный ледник (позднее названный в честь Крина) проследовали далее на восток. На этом леднике был устроен короткий перекус с горячим чаем, благо в поход взяли примус с запасом горючего. К полуночи люди вышли к массивному скальному куполу высотой до 900 м, где в последний

раз использовали примус, продолжив в сумерках путь на восток к бухте Стрёмнесс через ледник Фортуны, хребет Брекуинд и ледник Кениг. Китобойной базы Хусвик они благополучно достигли после полудня 20 мая, за полтора суток одолев не менее 50 км. Приближение к ней возвестил специфический запах, что, кстати, служило одним из признаков, отмеченных в позднейших лоциях. В конце этого пути Уорсли потребовал у своих спутников булавок для ремонта одежды, превратившейся в лохмотья, и на удивленный их вопрос ответил: «А вдруг там будут женщины?..»

Как показала первая встреча с людьми, подобные заботы были излишними, потому что два молодых норвежских парня при виде обросших грязных бородатых мужчин с волосами, свисающими до плеч, явившихся невесть откуда, бросились бежать прочь, приняв их то ли за одичавших дезертиров, то ли за выходцев с того света. Когда пришельцы все же отыскиали дом администратора, Шеклтон спросил управляющего: «Вы меня узнаете?» Ответ был явно уклончивым: «Мне знаком ваш голос...» Пришлось представляться по всем правилам британского этикета.

Прибывшие получили приглашение войти в офис, предварительно извинившись за свой вид и запах, на что последовал ответ: «Вы же на китобойной базе... Кстати, на каком судне вы прибыли?»

Ответ англичан заставил в свою очередь удивиться норвежца. А дальше последовал сплошной обмен новостями, начиная от невероятного похода англичан с пересечением моря Скоша в обычном вельботе и кончая известиями из большого мира, где бушевала Первая мировая война с ее невиданной жестокостью и миллионными людскими жертвами. Шеклтон и его люди поняли, куда они вернулись и какие препятствия ожидают их при спасении оставшихся

на острове Элефант. Правда, моряков из залива Короля Хоконса уже 22 мая удалось вывезти на местном парходике, и с первым же судном они отбыли на родину. Люди Макниша при этом не сразу узнали отмытого и выбритого шкипера «Эндьюранса», опознав его поначалу только по голосу.



Путь «Эндьюранса» и спасательных экспедиций

Теперь надо было любым путем вывозить людей с острова Элефант, а затем зимовщиков с берегов моря Росса, не располагавших радиосвязью. Судьба тех и других оставалась не-

известной. Добраться до острова Элефант Шеклtonу удалось только с четвертого захода в конце августа, то есть спустя три с половиной месяца после прибытия на Южную Георгию. При первой попытке на крохотном пароходике «Саус скай» с экипажем из добровольцев-китобоев он подошел к острову Элефант на расстояние в 70 миль уже в конце мая — дальше не пустили зимние льды. Тогда Шеклтон ушел в Порт-Стэнли на Фолклендских островах, там была мощная радиостанция, и он узнал о дрейфе своего второго судна «Аврора», обеспечивавшего операцию со стороны моря Росса, и о благополучном его возвращении к Новой Зеландии. Однако судьба зимовщиков в Мак-Мёрдо оставалась неизвестной. Шеклтон был разочарован отсутствием подходящего судна для повторения рейса к острову Элефант.

С помощью губернатора Фолклендских островов Шеклтон связался по радио с властями Уругвая, которые отдали приказ своему судну «Институтто де Песко» идти в Порт-Стэнли, чтобы поступить в распоряжение Шеклтону уже 10 июня. Несмотря на то что команда южан жестоко страдала от холода, они подошли к острову Элефант на 30 миль, прежде чем им воспрепятствовал лед. Третья попытка, предпринятая Шеклтоном на пароходе «Йелчо» и шхуне «Эмма» под чилийским флагом, была остановлена льдом 21 июля в 100 милях от цели. Пришлось снова возвращаться в Порт-Стэнли. И все-таки уже совсем на исходе антарктической зимы 30 августа с четвертой попытки Шеклтон на «Йелчо» добился своего, появившись у лагеря на мысе Уайльд в разгар обеда зимовщиков и прервав трапезу самым неожиданным образом. Наградой ему было известие, что все обитатели Элефанта живы и почти здоровы, хотя четырехмесячное пребывание на необитаемом острове трудно было назвать комфортным. Главная

заслуга в этом принадлежала Уайльду и обоим экспедиционным врачам Маклину и Макилроу.

Теперь предстояло выяснить судьбу зимовщиков в Мак-Мёрдо. Прибыв в Новую Зеландию, Шеклтон 20 декабря отправился к берегам Антарктиды на борту «Авроры» под командой капитана Дэвиса из Порт-Чалмерса. Уже 10 января 1917 года он мог наблюдать знакомые пейзажи залива Мак-Мёрдо с силуэтом вулканов Эребус и Террор и белой равниной шельфового ледника Росса на заднем плане. А вскоре на припае показалась собачья упряжка и шесть фигур зимовщиков, которые по прибытии на борт «Авроры» поведали скорбную историю о судьбе своих погибших товарищей.

В начале 1915 года парусно-паровое судно «Аврора» с машиной мощностью 100 л.с. высадило группу из девяти человек во главе с капитаном «Авроры» Макинтошем для организации системы складов на завершающем участке будущего трансантарктического маршрута Шеклтона. Судно в ожидании возвращения капитана оставалась в заливе Мак-Мёрдо, с наступлением зимних условий вмерзая в лед у мыса Ройдс. Так продолжалось до 7 мая 1915 года, когда шторм вырвал лед из залива и унес судно на север. Дрейф «Авроры» продолжался 11 месяцев, и только в марте 1916 года у островов Баллени она вышла на открытую воду и направилась для ремонта в Новую Зеландию.

На берегах залива Мак-Мёрдо тем временем события приобретали все более трагический характер. Еще до наступления зимы на шельфовый ледник Росса с судна была доставлена часть запасов для будущих складов, которые весной удалось организовать на 78° у утеса Мина-Блаф и 80° ю. ш. В октябре 1915 года отряд Макинтоша из девяти человек с собачьими упряжками снова отправился на юг, чтобы создать склады на 81° и 82° ю. ш., послед-

ний у подножья горы Хоуп, практически в устье ледника Бирдмора, уже в конце января 1916 года. Разумеется, ни сам Макинтош, ни его люди не подозревали, что Шеклтон даже не высадился на берега моря Уэдделла, а экспедиционное судно затонуло. Возвращение этого отряда превратилось в кошмар, повторявший все то, что происходило с их предшественниками, включая самого Шеклтона в 1909-м или лейтенанта Эванса в 1912 году.

Выбившегося из сил Спенсер-Смита с признаками цинги везли на нартах. Вскоре эта болезнь поразила и Макинтоша. Тем не менее в полном смысле на грани жизни и смерти участникам похода удалось добраться до склада у Мины-Блаф, где они получили некоторый отдых и смогли передохнуть — всего в 110 км от хижины на мысе Хат. Одолев половину этого расстояния, по настоянию Макинтоша его оставили в лагере на льду, а все прочие бросились за помощью на мыс Хат. 9 марта скончался Спенсер-Смит, но Макинтош все же дождался помощи. Отметим, что отряд Макинтоша, одолев 2300 км за 160 дней, далеко вышел за трехмесячный предел маршрутных работ в антарктических условиях, как это было установлено на основе анализа приведенных выше графиков. С выходом к хижине на мысе Хат трагическое развитие событий не прекратилось.

Макинтоша тревожило отсутствие признаков судна, но путь к мысу Эванс, где он рассчитывал получить известия, был отрезан пространством открытой воды и слабого льда. Уже в мае Макинтош все же решился вместе с Хейвордом добраться по молодому льду до мыса Эванс. Вскоре после того, как они отправились в путь, поднялась пурга, лед вырвало из залива, и оба моряка пропали без вести. Оставшиеся трое благополучно добрались до мыса Эванс в разгар зимы по установившемуся льду к своим товарищам.

На фоне этих грустных известий пора было подводить научные итоги грандиозно задуманной экспедиции, даже несмотря на то что пересечение Антарктиды не состоялось. Пусть в главном путешественники потерпели фиаско, результаты оказались достаточно интересными в первую очередь в области режима атмосферы и гидрологического режима морей Южного океана, не говоря о «закрытии» Земли Морелла, «обнаруженной» в начале XIX века китобоями. По мнению академика А. Ф. Трешникова, «дрейф кораблей “Эндьюранса” и “Авроры” дал важные и интересные сведения о движении льдов в морях Уэдделла и Росса. Экспедицией были получены многочисленные метеорологические данные. Выполненные промеры глубин в море Уэдделла значительно пополнили сведения о рельефе дна этого моря». Примерно такую же оценку дает и «Атлас Антарктики», утверждая, что «экспедиция Шеклтона принесла определенную пользу науке». Но это, разумеется, далеко не всё. Сэр Эрнест Шеклтон, в отличие от капитана 1-го ранга Королевского флота Роберта Фалкона Скотта, несомненно, был велик в уменье определить предел возможного и найти выход из самой гробовой ситуации. Не случайно его сотрудники утверждали: «Если ничего другого не осталось — встань на колени и молись на него».

Главной особенностью уменья выходить из невозможных ситуаций у Шеклтона была сочетание противоположных качеств — терпения и решительности, что дано немногим. Мужество и воля настолько преобладали в описанной экспедиции, что отодвинули и научные результаты, и интеллект ученых на второй план. Должны были наступить иные времена, прежде чем они уравнивали друг друга, — это произошло спустя полвека.

Глава 8

Новые времена вокруг Южного полюса

*Дальнейшее изучение этого края —
благодарная задача для исследова-
теля.*

Р. Амундсен

*Другие по живому следу
Пройдут твой путь за пядью пядь,
Но пораженья от победы
Ты сам не должен отличать.*

Б. Пастернак

Вернувшись из Антарктики и ознакомившись с последними достижениями технического прогресса, Амундсен пришел к неожиданному заключению: «В тот день, когда братья Райт поднялись и полетели, взвился занавес перед новой эрой в истории человечества. Наверное, многие увидели, какие широкие возможности открылись с этого момента для всех людей вообще <...> Но мне кажется, мало было таких, кто, подобно полярному исследователю, увидел в этом возможность для полного и коренного переворота в своей работе. Того, над достижением чего он годами трудился, — он, пожалуй, мог теперь достигнуть в течение невероятно короткого промежутка времени. Столетие за столетием работал он с примитивными средствами —

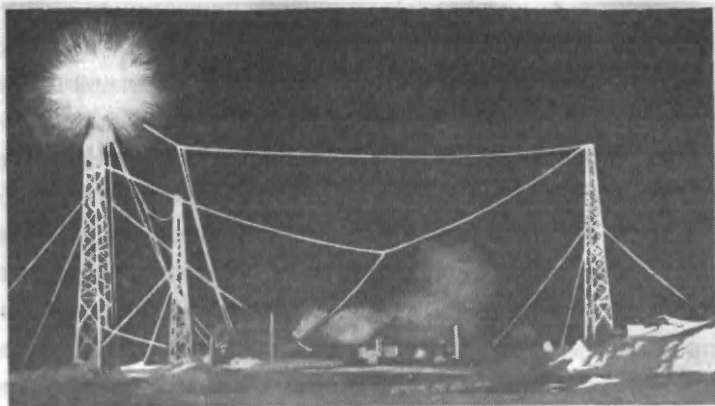
с собаками, санями... С напряжением всех своих сил, всего своего ума и воли он продвигался изо дня в день лишь на каких-нибудь несколько миль вперед по бесконечной ледяной пустыне. Какое только мужество, какая только выносливость не проявлялась в этой борьбе с холодом, голодом и лишениями! Какие светлые примеры самопожертвования и самоотречения!.. А теперь внезапно одним ударом все это могло измениться <...> Долгие томительные скитания заменятся быстрым перелетом. Никаких пайков, ни голода, ни жажды — всего лишь один короткий перелет!» Оценив значение авиации для полярных исследований, Амундсен даже стал обладателем диплома пилота номер один в своем королевстве, но начавшаяся Первая мировая война отодвинула его планы.

Правда, в августе 1914 года русский пилот Ян Иосифович Нагурский (поляк по национальности) успел благополучно налетать в окрестностях Новой Земли целых пятнадцать часов в поисках пропавших экспедиций Русанова, Седова и Брусилова, а потом военные события заставили его заниматься совсем иной работой. Это не помешало Нагурскому вписать свое имя в историю полярных исследований. В разгар военной поры авиация наращивала свой опыт колоссальными темпами, но не в высоких широтах. И только с завершением военных действий она смогла вернуться к мирной исследовательской деятельности. В бывшей России (превратившейся в СССР) морской пилот Борис Григорьевич Чухновский в 1924 году выполнил первые ледовые разведки в Карском море в интересах арктического мореплавания. Другой летчик, обеспечивавший зверобойные промыслы на Белом море, Михаил Сергеевич Бабушкин, первым садился на дрейфующие льды — что Амундсен зарекся делать после первой же не-

удачи, хотя, несомненно, он одним из первых оценил значение авиации для полярных исследований.

Для изучения Антарктиды почти одновременно две разные экспедиции применили самолет. В последней декаде декабря 1928 года Губерт Уилкинс и Карл Бен Эйлсон, облетав Антарктический полуостров, казалось, обнаружили здесь несколько проливов, рассекающих полуостров поперек от моря Уэдделла до моря Беллинсгаузена, что впоследствии не подтвердилось. Сразу же обнаружилась проблема — можно ли доверять обманчивым впечатлениям, возникающим от элементарных недостатков человеческого зрения?

Другой американец, морской летчик по имени Ричард Эвелин Бэрд, устранил эту проблему сугубо техническим подходом. «У нас было то преимущество, — написал он позднее в книге-отчете по результатам своей первой антарктической экспедиции, — что мы обладали тремя чрезвычайно облегчающими работу исследователя техническими средствами: у нас был, во-первых, самолет <...> во-вторых — аппарат для аэрофотосъемки, которая все видит и ничего не забывает, и, в-третьих, радио». Одной из главных задач экспедиции Бэрда 1928–1929 годов, базировавшейся (как и Амундсен) в Китовой бухте, стал полет к Южному полюсу спустя почти год после полета Уилкинса. Несомненно, по сравнению с Уилкинсовым это было гораздо более масштабное предприятие, которому предшествовала солидная подготовка. Достаточно отметить, что высадка на ледяные берега Антарктиды проводилась с двух судов, у экспедиции имелось три самолета (один из них трехмоторный, специально для дальних полетов), а персонал зимовочной базы Литл-Америка составлял 42 человека.



Литл-Америка в полярную ночь

После высадки и организации зимовочной базы Литл-Америка в последних числах декабря 1928 года Бэрд испытал свою авиационную технику, быстро доказавшую эффективность для новых открытий. В первом же полете, состоявшемся 15 января 1929 года, обозначилось перспективное поле деятельности на Земле Эдуарда VII, которую Скотт видел еще в 1902 году только издали. По результатам полета Бэрд сделал первые выводы: «В течение нескольких часов были обследованы 1200 квадратных миль неизвестного пространства — пешеходу понадобилось бы потратить на подобное путешествие много недель».

Точно так же спустя две недели восточнее нунатаков Скотта были открыты горы Рокфеллера, названные в честь одного из спонсоров экспедиции. В третьем полете в середине февраля оказалось, что размеры этой горной цепи значительно больше, чем казалось ранее. Кроме того, существование Земли Кармен, якобы увиденной Амундсеном, было поставлено под сомнение. Одновременно выяснилось, что самолет может оказать непосред-

ственную поддержку в проведении полевых маршрутных работ, хотя первый опыт такого рода заставил задуматься. В марте 1929 года при обеспечении работ геологов сорвавшимся местным ветром был поднят в воздух и разбит один из небольших самолетов экспедиции, находившийся на льду. Очевидно, следовало задуматься как о метеообеспечении полетов, так и о страховке экипажей, особенно при полетах на дальние расстояния. Наступившая зима прекратила как воздушную, так и полевую деятельность, позволив сосредоточиться на подготовке к предстоящим запланированным походам и полетам уже с наступлением антарктического лета.

В ноябре 1929 года была создана база обеспечения у подножья ледника Акселя Хейберга в Трансантарктических горах, который выбрали в качестве основного ориентира при полете к Южному полюсу. Уже стадия подготовки к главному полету принесла свои плоды: во-первых, удалось доказать, что Земля Кармен оказалась результатом оптического обмана участников экспедиции Амундсена, во-вторых, были устранены серьезные недостатки в системе подачи горючего на самом большом самолете экспедиции, на котором планировалось осуществить полет к полюсу. Это не считая создания склада горючего и продовольствия в устье ледника Акселя Хейберга на случай непредвиденного развития событий. В качестве достижения в части ликвидации «белых пятен» Антарктиды Бэрд отметил: «С географической точки зрения наш полет для устройства базы оказался весьма интересен: мы теперь достоверно знали, что границы барьера (шельфового ледника Росса. — *Прим. авт.*) должны быть теперь отнесены по крайней мере на 100 миль к востоку». Далее по планам Бэрда настала очередь полюса.

28 ноября 1929 года из отряда геологов во главе с Гулдом, работавшего вблизи Трансантарктических гор, пришла радиограмма: «Тихо. Прекрасная видимость. Безоблачно», после которой приступила к работе метеогруппа: чаще в небо уходили шаропилоты, полученные данные тут же наносились на карту погоды. Вскоре синоптик экспедиции высказал свою точку зрения: «Если вы сейчас не вылетите, то упустите исключительно благоприятный случай, который, возможно, уже больше не повторится». Для Бэрда этого оказалось достаточно, чтобы принять решение отправиться к полюсу.

Механики бросились готовить самолет к вылету, а Бэрд принялся инструктировать своего заместителя на случай, о котором не хотелось думать, но который начальник экспедиции не мог не иметь в виду. Сравнивая свою ситуацию со скачками, Бэрд позднее написал: «Ни один чистокровный рысак не был лучше выхолен и оседлан, чем наш самолет перед вылетом к полюсу», в чем, похоже, оказался прав. Прежде чем стартовать, «мы пожали друг другу руки и в 3 часа 29 минут отправились в путь. После 30-секундного разбега самолет поднялся в воздух — это был прекрасный старт». Возможно, кто-то из участников предстоящего полета пожелал и такой же успешной посадки.

Самолет пилотировал опытный полярный пилот Бернт Балчен, тогда как сам Бэрд выполнял обязанности штурмана. Механик Джун одновременно поддерживал связь с Литл-Америкой, следил за состоянием механической части и временами менял Балчена в пилотском кресле. Маккинли занимался аэрофотосъемкой, действуя обычно по указаниям Бэрда, заранее приспособив свою камеру для работы на оба борта. Все вместе они составляли единый

исследовательский экипаж. Обстановку в салоне самолета Бэрд описал так: «От рева моторов и треска пропеллеров стоял оглушительный грохот; чтобы услышать друг друга, мы должны были неистово кричать. Навигационный стол, где я разложил свои карты, сообщался с кабиной управления посредством конвейерной ленты, по которой я передавал Балчену необходимые указания. Он оборачивался ко мне и улыбкой подтверждал их получение». Для нашего современника покажется странным, что восемьдесят лет назад каждый из авиаторов не имел с остальными голосовой связи по телефону.

Мысленно Бэрд сравнивал свой полет с маршрутом Амундсена на собачьих упряжках, отмечая как положительные, так и отрицательные стороны в происшедших изменениях: «Крылья из металла, мотор и вращающиеся пропеллеры заменили каюров, собак и человеческие ноги. Амундсен был счастлив, когда удавалось пройти 25 миль в сутки, а нам, чтобы выполнить свое задание, приходилось покрывать в среднем 90 миль в час. Наши козырями были скорость и комфорт, но эти преимущества уравновешивались большей опасностью. Малейший изъян в металле, засоренность в горючем, несколько часов сильного встречного ветра, туман или непогода — все эти обстоятельства, от нас не зависящие, могли нарушить самый совершенный план и свести на нет все наши усилия».

Спустя почти пять часов после вылета самолет догнал геологический отряд профессора Гулда, покинувший Литл-Америку 24 дня назад. Такая разница во времени наглядно демонстрировала маршрутные возможности авиации и собачьих упряжек, на которых работали геологи, даже с учетом неблагоприятных обстоятельств для

авиаторов, отмеченных Бэрдом. Однако только временем эта разница не исчерпывалась. Обзор исследователей с земной поверхности был несравнимо меньше, чем с самолета, что ограничивало их возможности. Чтобы устранить этот недостаток, в полевой лагерь Гулда сбросили на парашюте с высоты 250 м (среди прочего) пачки аэрофотоснимков, полученные в предшествующих полетах. Этот подарок с неба геологи в полной мере оценили в самое ближайшее время.



Ледник Акселя Хейберга

До Трансантарктических гор от лагеря геологов оставалось всего 60 миль. На этом расстоянии предстояло набрать необходимую высоту, чтобы преодолеть горную цепь вышиной до 4000 м, но возможности моторов были ограничены. Поэтому решили выходить к цели по сквозным долинам, занятым ледниками, одной из которых воспользовался Амундсен 18 лет назад. С приближением к горам удалось подняться на высоту до 1500 м, чтобы оттуда лучше оценить перспективы преодоления горной цепи и од-

новременно выбрать одну из сквозных долин. Буквально на лету остановились на соседних долинах ледников Лив и Акселя Хейберга, описанных Амундсеном. Поскольку видимость в долине Акселя Хейберга была ограничена то ли туманом, то ли тонким слоем облачности, решили для выхода на приполюсное ледниковое плато воспользоваться долиной соседнего ледника Лив. Правда, оставалась проблема — достаточна ли ширина долины, если самолет вынужден будет маневрировать, чтобы не столкнуться с ее скальными стенами.

В 9 ч 15 мин самолет Бэрда втиснулся в долину ледника Лив на высоте 3000 м. Бэрд отметил, что «движение воздушных масс в ущелье заметно возрастало. Мощные металлические крылья ощутимо дрожали <...> Мы все еще поднимались, но уже значительно медленнее. В разреженном воздухе тяжело нагруженный самолет плохо слушался управления. Казалось, мы не летим, а ползем по узкому ущелью, обрамленному с обеих сторон черными стенами <...> Нос самолета то поднимался, то опускался, снова взлетал и опять падал. Надо было что-то предпринимать. Ущелье оказалось настолько узким, что самолет не мог в нем развернуться. Требовалось увеличить силы нашей птицы, а этого можно было достичь только одним способом <...> Балчен продолжал набирать высоту, но нам было ясно, что подъем очень скоро должен прекратиться. Балчен стал кричать и жестикулировать. Из-за грохота моторов, усиленного отражением от скал, я скорее угадал, чем услышал его слова: «За борт, за борт сто кило!»

Что выбросить — бензин или провиант?..

— Мешок с продовольствием за борт! — крикнул я Джуну <...> Коричневый мешок упал, кружась, на ледник <...>

Самолет вздохнул и снова полез вверх. Штормовые порывы ветра все усиливались. Самолет содрогался под их ударами. Горы, замыкающие ущелье, все еще находились на одном уровне с нами. Балчен удерживал самолет на достаточном уровне от предельного потолка, но ситуация с каждым мгновением становилась все напряженней, и я понял, что, если мы не избавимся от дополнительного груза, исход предприятия может оказаться сомнительным.

— Еще мешок за борт! — прокричал Балчен.

Маккинли выбросил второй мешок с продовольствием. Мы увидели, как он коснулся поверхности ледника и разлетелся в беззвучном взрыве. Сто двадцать пять кило провианта (месячное довольствие для четверых) поглотила ледяная пустыня.

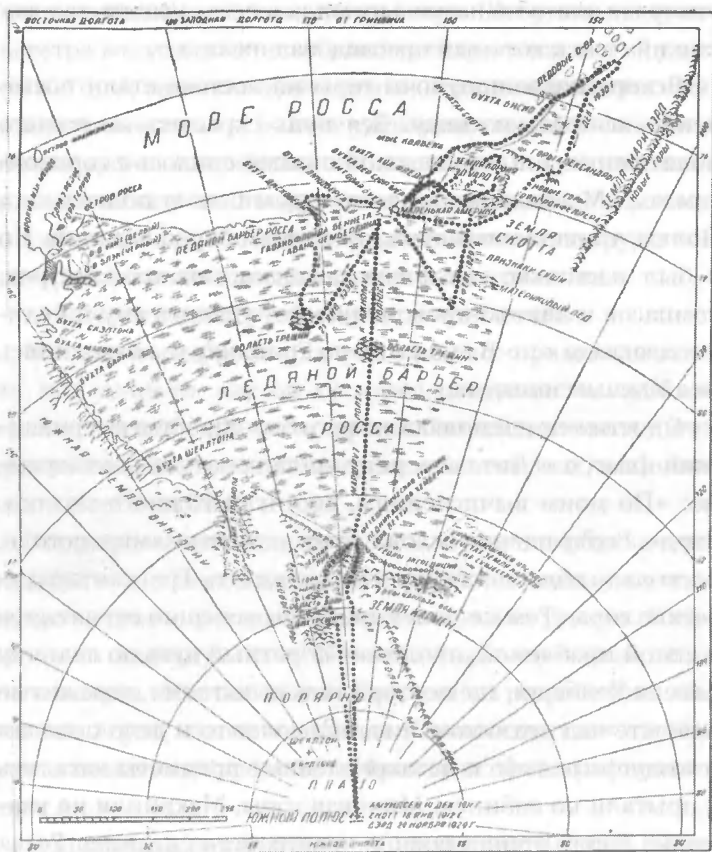
Эта жертва принесла свои плоды. Самолет буквально подпрыгнул, и несколько минут спустя мы поднялись еще на 150 метров — достаточно, чтобы одолеть ущелье. Я облегченно вздохнул <...> Наконец горы-великаны остались позади. Мы победили. Впереди за горизонтом, менее чем в 300 милях находился Южный полюс <...> Мы слегка изменили курс, чтобы Маккинли сфотографировал горы <...>

Под нами как на ладони необъятно расстилалась панорама ледяной пустыни. Глядя на эти причудливые, бесконечно разнообразные формы льда, можно было составить картину ледникового периода <...> Время от времени Джун сменял Балчена за управлением. Балчен прохаживался по кабине, чтобы немного размяться. Никто из нас не думал о еде: бутерброд с мясом и чуть-чуть кофе из термоса вполне нас удовлетворяли. Трудно было поверить, что еще совсем недавно самые решительные и мужественные люди нашего времени <...> Скотт и Шеклтон, шли по

этому же плато по несколько миль в день, испытывая жестокий голод, который преследовал их <...>

Вскоре после полуночи горы на востоке стали постепенно исчезать из виду. Вся цепь скрылась из нашего поля зрения, и плато неясной линией слилось с горизонтом <...> Мы находились всего в 55 милях от полюса <...> Полюс, таинственная цель, уже стоял перед глазами. Но я был настолько поглощен показаниями хронометров, компасов и альтиметров, что не мог уделить ему ни единого взгляда <...> В 1 ч 14 мин по Гринвичу мы находились над Южным полюсом».

С достижением полюса на него был сброшен американский флаг, а в Литл-Америку ушла короткая радиограмма: «По моим вычислениям, достигли Южного полюса. Бэрд». Возвращение осложнялось изменениями в погоде, поскольку облачность угрожала оседлать Трансантарктические горы. Тем не менее авиаторы успешно справились и с этой проблемой, проложив обратный путь по леднику Акселя Хейберга, где повторились испытания, пережитые в полете над ледником Лив: «Самолет то и дело попадал в воздушные ямы, и незакрепленные предметы катались и прыгали по кабине». Миновав горы, Маккинли по указанию Бэрда отснял ровное пространство ледника Росса там, где, по данным Амундсена, должна была находиться Земля Кармен. Бэрд с удовольствием отметил, что при возвращении «мы летели по солнечному компасу и прекрасно ориентировались <...> В 10 ч 8 мин 29 ноября лыжи нашего самолета коснулись снежной поверхности, и полет к Южному полюсу, продолжавшийся 18 ч 39 мин, был завершен», и тем самым воздал должное не только экипажу самолета, впервые побывавшему над Южным полюсом, но и всем зимовщикам Литл-Америки.



Полеты экспедиции Барда в Антарктиде в 1929–1930 гг.

Хотя с завершением экспедиции 1928–1929 годов ее база опустела, Литл-Америка послужила авиационному освоению Антарктиды в 1935 году, когда до нее буквально дотянул самолет Линкольна Элсуорта, стартовавший с побережья Антарктического полуострова 23 ноября. В Литл-Америку авиаторы прибыли только 15 декабря из-за многочисленных посадок при пересечении Западной

Антарктиды, вызванных непогодой или необходимостью определиться по наблюдениям солнца, поскольку какие-либо ориентиры с известными координатами на их пути отсутствовали. Единственное крупное открытие по маршруту полета — хребет Сентинел (Страж) в бесконечной белой пустыне — стало наградой участникам этого беспрецедентного полета. Спустя месяц они были сняты английским судном. Затем на протяжении двадцати лет ничто не нарушало тишины над белыми просторами в центре Антарктиды...

Ситуация вблизи Южного полюса стала меняться с приближением Международного геофизического года (1957–1959), когда на свет появились самые неожиданные исследовательские проекты. Две сверхдержавы того времени решили продемонстрировать свои возможности в Антарктиде, что в научном отношении имело весьма положительные последствия. Советские исследователи обратились к Полюсу относительной недоступности и Геомагнитному полюсу, американцы решили вплотную заняться непосредственно Южным полюсом, чтобы создать там свою долгосрочную научно-исследовательскую станцию. В целом же для Антарктиды завершалась эпоха ликвидации «белых пятен», и программа Международного геофизического года уделяла изучению ледяного материка особое внимание по определению его роли в глобальном природном процессе, для чего понадобилось заполнить научными станциями сразу все полюса Южного полушария.

Раньше в направлении Южного полюса работали самостоятельные экспедиции разных исследователей, финансируемых различными спонсорами и научными фондами. Теперь за его освоение принялась внушительная государственная организация под названием Военно-морские силы США, направившая в Антарктиду специальное

соединение Task Force 43 (Вспомогательные силы — 43) под командованием контр-адмирала Джорджа Дьюфека. Разумеется, не был забыт и другой контр-адмирал, Ричард Эвелин Бэрд, с его колоссальным полярным опытом, возглавивший всю антарктическую программу США. К этому времени для американских антарктических экспедиций он превратился в некий символ былых успехов и славных традиций, требующих реализации в обозримом будущем. Оба адмирала высказались о причинах своего участия в грядущих событиях на ледяном континенте по-разному.

Дьюфек обрисовал предстоящие задачи с позиций здорового прагматизма: «Для ученых работы по изучению Антарктиды — это стремление проникнуть в неизвестное. Но у нас есть и другие соображения. Применяя тяжелые и легкие самолеты в антарктических экспедициях, мы можем накопить знания, которые в будущем помогут разрабатывать планы операций в суровых климатических условиях. Мы должны выработать лучшие методы строительства аэродромов как на мерзлом грунте, так и на утрамбованном снегу <...>

Наконец, все еще являются тайной те минеральные богатства, которые скрыты в антарктическом континенте под покровом льда и снега. Пока геологи произвели лишь самые незначительные исследования, и то лишь в самых доступных местах. Однако их отчеты, как бы поверхностны они ни были, указывают пути к увеличению экономического потенциала Антарктики. Сегодняшние пустыни завтра станут оазисами».

На этом фоне объяснение Бэрда выглядит в высшей степени личным и почти лирическим: «Меня спрашивают, почему я снова и снова возвращаюсь в Антарктику? Прежде всего потому, что мне там нравится. Я люблю эти бесконеч-

ные пространства, покрытые застругами снега, высокие пики, величественные ледники... Больше всего, пожалуй, я люблю осознание вызова, бросаемого природе, потому что Антарктика требует суровой игры. И я считаю так же, как ученые из состава экспедиции, что изучение Антарктики окажет большое влияние на жизнь всего мира».

Как и положено военным, предстоящие планы деятельности в Антарктике получили кодовое название Operation Deep Freeze, где значительное место занимал Южный полюс. Основное внимание уделялось Западной Антарктиде со станцией «Бэрд» в ее центральной части. На месте Литл-Америки прежних времен был выстроен палаточной городок, получивший название Литл-Америка V и призванный сыграть роль перевалочной базы для создания станции «Бэрд» в центре Западной Антарктиды. Аналогичная роль отводилась береговой базе в заливе Мак-Мёрдо при создании станции на Южном полюсе. Но так как Литл-Америка V, подобно всем ее предшественницам, была обречена на расформирование уже в обозримом будущем, ее должна была заменить база в Мак-Мёрдо, к созданию которой американцы приступили в декабре 1955 года одновременно с доставкой грузов по морю под проводкой ледокола «Глетчер» и по воздушному пути из Новой Зеландии. Причем самолеты «Нептун» и «Скаймастер» садились (до создания взлетно-посадочной полосы на скальном грунте) на припай. Тем временем Бэрд в который раз посетил знакомые места в Китовой бухте, с грустью отметив: «Мы пронесли над Литл-Америкой III и IV, где над сугробами возвышались радиомачты и палатки, и затем приземлились у Литл-Америки I и II. Там над поверхностью снега тоже торчали верхушки двух стальных радиомачт, одна футов на восемь (2,4 м), а другая футов на десять (3 м)».

Однако времени предаваться воспоминаниям у заслуженного полярника и адмирала не оставалось — совсем другие задачи требовали его внимания.

Из Мак-Мёрдо американцы предприняли целую серию полетов, вызвав такой комментарий будущего академика Трёшникова, готовившегося к новой для себя роли антарктического исследователя: «С 3 по 14 января 1956 года было предпринято несколько дальних разведочных полетов. Маршруты их веером расходились вглубь Антарктиды. Они были выдающимися с точки зрения дальности, но мало что дали для науки. Научные исследования с борта самолетов не проводились». Действительно, пока экипажи этих машин осваивали новые для себя места деятельности, препоручив занятия наукой специалистам уже в ближайшем будущем.

8 января 1956 года в полете на Южный полюс принял участие Бэрд (третий подобный его полет) вместе с Полом Сайплом, членом многих антарктических экспедиций. На этот раз он должен был в будущем приступить к обязанностям начальника станции на Южном полюсе, и ему предстояло участвовать в выборе площадки для посадки самолетов. Результаты их деятельности Трёшников описал так: «Бэрд и Сайпл определили характер снежной поверхности на полюсе. Опытным взором бывалые полярники отметили сетку заструг, свидетельствующих об уплотнении снега переменными ветрами. Они пришли к заключению, что посадка самолета на лыжах на Южном полюсе возможна, так как поверхность выглядела достаточно твердой. Летчики же экспедиции заявляли, что полюс покрыт таким мягким снегом, что посадка здесь невозможна даже на лыжах». Насколько возникновение подобной дискуссии относится к науке, читатель оценит сам.

На всякий случай американцы решили обследовать и районы местоположения будущих советских станций, в частности на Полюсе недоступности, о чем Бэрд любезно известил руководство нашей Антарктической экспедиции: «Мы недавно пролетали над местами планируемых вами внутриконтинентальных баз. Поверхность там спокойная, но высота ледникового плато колеблется от 11 000 до 13 000 футов. Мы хотели бы обмениваться информацией о погоде. Сайпл присоединяется ко мне в пожелании успехов в наших международных усилиях в науке». Очевидно, создание постоянно действующих научных станций или баз становилось актуальным в самом ближайшем будущем. В любом случае в изучении Центральной Антарктиды наступали новые времена, когда отдельные исследовательские экспедиции, напоминающие партизанские рейды или набег, сменялись постоянным пребыванием представителей науки на осваиваемой территории. Однако долгая антарктическая зима внесла свои коррективы, и к освоению околполюсного пространства американцы смогли приступить лишь на исходе 1956 года.

Возглавлявший операцию Deerp Freeze во главе соединения Task Force 43 Дьюфек вылетел из Крайстчёрча в Новой Зеландии 16 октября в разгар антарктической весны. Через тринадцать с половиной часов он благополучно приземлился на припай в заливе Мак-Мёрдо. За ним последовали самолеты с грузами, в первую очередь «Глобмастеры», перевозившие порой более 20 тонн груза, включая разобранные небольшие монопланы «Оттер», для обеспечения маршрутных исследований. Тем временем прибывшие ранее «Дакоты» (аналоги наших Ли-2) срочно переоборудовали под лыжи.

Уже в конце октября им предстояло приступить к созданию станции у подножья ледника Бирдмора в Трансantarктических горах для обслуживания полетов на Южный полюс. Даже когда по техническим причинам станцию перенесли почти на 200 км восточнее, к подножью ледника Лив, за ней сохранилось прежнее название. Сначала персонал из четырех человек жил в палатках, имея минимум необходимого на три месяца, не считая радиостанции и метеооборудования, затем им был доставлен разборный домик в качестве жилья. В последние дни октября на полюс вылетел Сайпл, чтобы сбросить на лед автоматическую станцию «Грассхоппер» («Кузнечик»), названную так за своеобразную конструкцию. После падения с самолета эта металлическая сигара занимала вертикальное положение, оболочка раскрывалась, выдвигалась антенна, и станция начинала передачу сведений о погоде.

Особо стоял вопрос о подборе экипажа «Дакоты», которому первому предстояло на лыжах садиться на Южном полюсе. Хотя сам Дьюфек уже два года готовил эту операцию, он отказался от места первого пилота в пользу капитана Уильяма Хоука, отличавшегося помимо молодости опытом и летными качествами. За привычку курить сигару в полете среди коллег он получил кличку Пижон, что ни в малейшей степени не сказалось на его несомненных достоинствах пилота. В знак уважения и доверия подбор других участников предстоящей высадки Дьюфек поручил именно ему. В свою очередь, Хоук доверил кресло первого пилота подполковнику Конраду Шинну. С этими изменениями адмирал согласился, полагая, что они входят в компетенцию Пижона Хоука.

Наиболее сложным оказался вопрос о двух офицерах на борту «Дакоты» — самом Дьюфеке как начальнике

соединения Task Force 43 и капитане Дугласе Кординере, командире эскадрильи, не считая Хоука. Потеря трех видных офицеров в случае катастрофы имела бы для американской антарктической экспедиции непредсказуемые последствия, но Дьюфек пошел на этот риск, будучи уверенным в конечном успехе. Все трое с самого начала играли видную роль в подготовке операции, и лишать их чести оказаться среди первых, по мнению Дьюфека, оказалось бы несправедливостью.

Полюсную «Дакоту» должны были сопровождать еще два самолета, один с корреспондентами, а другой — для страховки на случай неблагоприятного развития событий. Забегая вперед, отметим, что самолет с представителями прессы вернулся из-за неисправностей в технике в Мак-Мёрдо с полпути. Остальные благополучно прошли над станцией «Бирдмор», получив необходимую информацию. Погода, несомненно, благоприятствовала полету, не создавая ограничений ни по высоте облачности, ни по видимости. С преодолением полосы Трансантарктических гор достижение полюса с помощью современной летной техники перестало быть проблемой, чего пока нельзя было сказать о посадке. С выходом на приполюсное ледяное плато она становилась настолько актуальной, что экипаж надел специальные противоударные шлемы.

На подлете к цели Хоук задал адмиралу вопрос:

— Мы будем садиться сами или после того как сопровождающий сбросит дымовую шашку?

— На ваше усмотрение, — кратко ответил адмирал.

В разговор вмешался Шинн:

— Внизу приличная поверхность. Я сделаю три круга: первый на четырехстах футах, второй на двухстах, последний — для посадки — на сотне.

Видимо, со ста футов (около 30 м) состояние снежно-ледяной поверхности уже не вызвало сомнений. Описывая приземление, Дьюфек отметил: «Самолет садился спокойно, при касании лыжами поверхности мы ощутили легкий удар, но я был уверен — все под контролем. Самолет оставался, но Шинн оставил моторы работающими».

Участники полета почувствовали дыхание Антарктиды, как только открылась наружная дверь — температура за бортом была -55°C , хотя ветер не достигал нескольких метров в секунду. По всем направлениям до горизонта простиралось сплошное море заструг с плотной и твердой поверхностью, как и предполагал Хоук. Настолько плотной и твердой, что для установки древка флага пришлось пустить в ход ледоруб. Посадка «Дакоты» и манипуляции с флагом были сфотографированы с сопровождающего «Глобмастера». Очень быстро участники высадки обнаружили на своих лицах признаки обморожения.

Их пребывание на полюсе продолжалось менее часа, пока Хоук не пожаловался на отмороженные пальцы, высказав пожелание: «Пора отправляться...» — с чем остальные быстро согласились. Не тут-то было — лыжи успели так примерзнуть, что, несмотря на все усилия моторов, самолет так и не тронулся с места. Похоже, полюс не желал отпускать побеспокоивших его гостей без должного выкупа. Пришлось прибегнуть к помощи пороховых ускорителей, работа которых напугала экипаж «Глобмастера» — там на какой-то момент решили, что на «Дакоте» произошел пожар, завершившийся взрывом.

Возвращение с посадкой и дозаправкой на станции «Бирдмор» прошло без осложнений. Дьюфек мог спокойно продолжать выполнение дальнейших планов. Во-первых, он лично убедился в возможности посадки самолета

на ледниковый покров Южного полюса, избавившись от некоего комплекса неполноценности, поскольку «русские первыми произвели посадку своего самолета на Северном полюсе. Это было 21 мая 1937 года. Теперь, 31 октября 1956 года, американцы первыми приземлились на Южном полюсе». Во-вторых, адмирал избавился от другого кошмара: «В глубине души меня преследовала и беспокоила мысль, что русские опередят нас на Южном полюсе <...> Ведь мы не в курсе, чем они заняты». У русских вполне хватало своих забот, тем более что, в отличие от американцев, на континенте Антарктиды они оказались в роли новичков, и им еще предстояло здесь многому научиться и занять достойные позиции на новом поле деятельности. Не случайно сам Дьюфек вынужден был констатировать: «Мы отстали от России по количеству людей, испытанных в условиях сурового климата, и в отношении кораблей, предназначенных для полярных операций. Северный морской путь, экономически необходимый для России, явился как бы тренировочной зоной, в большой степени повысившей мастерство русских и способствовавшей развитию полярной техники России». Несомненно, такое признание делало честь нашим полярникам, которым в Антарктиде предстояло уже не соперничать, а сотрудничать по большому счету с американцами, как показало будущее.

Однако вскоре после посадки американцы обнаружили, что -55°C — это слишком холодно для продолжения операций на полюсе, и дальнейшие полеты по доставке грузов для строительства станции были перенесены на более поздние сроки. Два следующих самолета приземлились там лишь 20 ноября, доставив семерых строителей и собачью упряжку. Сопровождавшие их огромные «Глобмастеры» сбрасывали на парашютах вездеходы, сани и другие

объемные или тяжелые грузы. Вскоре строители обнаружили, что их высадили в 13 км от цели, и им пришлось перебираться к месту будущей станции на собачьей упряжке. Две очередные «Дакоты» сели на полюсе 26 ноября, а прилетевшие с ними «Глобмастеры» продолжили сбрасывать грузы на парашютах. Огромный конвейер Новая Зеландия — Южный полюс заработал на полную мощь: его северное морское плечо доставляло грузы на кораблях в Мак-Мёрдо, где они загружались на самолеты, переносившие их воздушным путем по южному плечу на полюс. Всего таким образом было доставлено и сброшено с парашютом 700 тонн. Последний самолет приземлился на полюсе 12 февраля 1957 года, доставив зимовочный персонал во главе с Сайплом, чтобы обратным рейсом вывезти в Мак-Мёрдо строителей. На зимовку на полюсе осталось 18 человек: половина была научными работниками, другая — обслуживающим персоналом из военных моряков. Строительство станции тогда практически завершилось, хотя доделки потребовали еще немало времени.

Одними из первых поздравил американцев с успешным строительством станции на Южном полюсе, получившей название «Амундсен-Скотт», начальник первой Советской антарктической экспедиции Герой Советского Союза Михаил Михайлович Сомов. Свою Золотую Звезду героя он получил, разумеется, в Арктике и по своим заслугам, как и по знанию полярных условий, несколько не уступал Дьюфеку. Что касается наших новичков на шестом континенте, то на их долю выпали другие полюсы, потребовавшие немало сил и принесшие свои результаты, о чем будет рассказано ниже. Образно выражаясь, советским полярникам здесь приходилось действовать по принципу «с хода в бой».

Между тем на противоположном берегу Антарктиды у моря Уэдделла происходили свои события, которым предстояло состыковаться с событиями на Южном полюсе и вокруг него уже в ближайшем будущем. С приближением 1957–1958-го Международного геофизического года на берегах гордого Альбиона вновь обратились к невоплощенной программе Шеклтона, разумеется, на новом техническом уровне. Определенно, избежать в середине XX века повторения вынужденного дрейфа «Энджюранса» и трагедии маршрутного отряда моря Росса при тогдашнем уровне технических достижений было несложно. Правда, невозможным становилось повторение подвига Шеклтона в море Скоша, ибо планировать подобное заранее никто не собирався.

Как признает сам «отец» этой идеи, британский геолог Вивиан Фукс, впервые она посетила его в одну из выюжных ночей в декабре 1949 года, заставивших двух участников полевых работ отсиживаться в палатке под ударами безжалостной пурги. Обыватель европейских столиц или даже просто житель средней полосы России склонен думать, что попавшие в подобную передрыгу несчастные полярники начинают без просыху употреблять остатки спиртного или, на худой случай, писать завещание, что автор настоящих строк по собственному опыту категорически отрицает. В описанном конкретном случае Фукс так описал времяпровождение в палатке:

«Мы уже давно нанесли на карту последние наблюдения, записали все возникшие на их основе идеи, заполнили дневники. Теперь приходилось ждать, когда утихнет снежная буря, чтобы продолжить маршрут на юг; но провизия подходила к концу, и значительно продвинуться нам бы не удалось. Поэтому мы занялись обсуждением

вопроса, как геология нашего района связана с остальной частью Антарктиды <...>

Времени у меня было сколько угодно, и я начал составлять список всего, что потребуется для такого путешествия. Если можно дойти до полюса, то почему бы не продолжить поход до другого края континента, вместо того чтобы возвращаться по тому же маршруту? Снаряжение подобной экспедиции потребует много времени и большой суммы денег... Ее можно осуществить, только устроив базы на обеих сторонах континента, пользуясь самолетами для разведки и при поддержке собачьих упряжек и механизированного транспорта. Последний существенно важен для перевозки тяжелых грузов, которые потребуются экспедиции, чтобы обеспечить любую программу научных работ. Самым трудным, конечно, окажется обеспечение сейсмического зондирования толщи льда, для чего потребуется масса всякого электрического оборудования и привод для его работы, да еще не меньше полутонны взрывчатки для осуществления необходимых взрывов. Мы обыгрывали этот очаровательный замысел все то время, пока продолжалась пурга, однако мы уже находились в экспедиции, на окончание которой должно было уйти немало времени. Шесть недель спустя, вернувшись на нашу базу на острове Стонингтон, мы упомянули об этом замысле. Никто не принял его всерьез, а через несколько лет я узнал, что на базе держали пари против возможности его воплощения в жизнь. В начале 1950 года на пути домой я телеграфировал Джеймсу Уорди <...> который был начальником научного персонала у Шеклтона и брал меня с собой в 1929 году в экспедицию в северо-восточную Гренландию».

Дальше — больше, но читателю понятно возникновение идеи трансантарктического путешествия, как и его

историческая преемственность с замыслом Шеклтона. Все остальное — это реализация проекта на стадии его планирования с бесконечным посещением самых разных высоких лиц, из которых лишь немногие имели отношение к происходившему в снегах Антарктиды.

Первоначальный план, представленный губернатору Фолклендских островов сэру Майлзу Клиффорду, уже содержал основные положения, осуществленные позднее, хотя и в самом общем виде. «Первый набросок проекта намечал путешествие отряда от южного берега моря Уэдделла к заливу Мак-Мёрдо в море Росса — расстояние около двух тысяч миль. Отряд должен был использовать гусеничные машины при поддержке самолетов и групп на собаках <...> На той стороне Антарктиды, у моря Росса, особому отряду предстояло разведать маршрут с полярного плато вниз, через горы к базе, устроенной в заливе Мак-Мёрдо. Он также был должен устроить склады продовольствия и горючего по маршруту экспедиции, чтобы таким образом исключить часть груза, которую иначе пришлось бы тащить через весь континент.

Такое путешествие позволило бы изучить совершенно неизвестную область между морем Уэдделла и полюсом и нанести на карту западную сторону гор, обследованных экспедициями Скотта и Шеклтона с востока. Опираясь на базу на море Уэдделла, предполагалось устроить внутриматериковую станцию и поселить на ней зимовщиков для метеорологических и гляциологических наблюдений. Во время перехода экспедиция должна была произвести сейсмическое зондирование и провести гравиметрические измерения, чтобы определить толщину полярного ледникового щита и форму подстилающей скальной поверхности». Таковы были общие соображения человека,

инициировавшего повторение проекта Шеклтона на новом техническом уровне, геолога по специальности Вивiana Фукса, — оставалось только претворить их в жизнь.

К выполнению этого проекта англичане приступили в 1955 году, поначалу сделав попытку объединить два разных предприятия, по крайней мере на первом этапе. Королевское общество (аналог нашей Академии наук) на рубеже 1955 и 1956 годов построило научно-исследовательскую станцию Халли-бэй на востоке моря Уэдделла на $75^{\circ} 31'$ ю. ш. и $26^{\circ} 36'$ з. д., которую первоначально собирались использовать в качестве исходного маршрута по проекту Фукса. Однако воздушные рекогносцировки, предпринятые из Халли-бэй, показали наличие обширных зон трещин южнее этой научной базы, и от использования ее по этой причине пришлось отказаться. Начались новые поиски, которые привели Фукса к заливу Ваксель (Фазель) на 350 км западнее. Здесь 1 февраля на $77^{\circ} 57'$ ю. ш. и $37^{\circ} 16'$ з. д. с канадского судна «Терон» началась выгрузка всего необходимого для создания временной базы будущего трансантарктического маршрута. С учетом позднего времени приходилось спешить. Поэтому решено было выгружаться не на высокие обрывы шельфового ледника, а на припай, достигавший четырех метров толщины, что, казалось, гарантировало его прочность. Однако с первым же штормом началось разрушение припая, с ним погибла часть выгруженного имущества. Ветром судно унесло в море, в то время как на припае осталась часть людей и груза. После шторма судно вернулось, выгрузка продолжилась, и Фукс решил использовать улучшение погоды для воздушной рекогносцировки в южном направлении, которая состоялась 6 февраля и привела к открытию горного хребта, полу-

чившего название в честь судна. Новый хребет представлял известное препятствие для полюсного маршрута. Однако в ближайшие дни совсем иные заботы навалились на участников будущей трансарктической экспедиции. Уже 7 февраля кромка морских льдов настолько сместилась к побережью, что создала угрозу для судна. «Терон» вынужден был покинуть стоянку и отправиться в обратный путь, а вместе с ним и Фукс, которого ожидали на родине организационные дела.

На зимовку остались восемь человек, жильем для которых служил ящик для вездехода, где они обитали, пока не поставили весной сборный домик. Тем не менее они переправили грузы с припая на шельфовый ледник, где в конце концов им удалось построить станцию, получившую имя их славного предшественника Шеклтона. С очередным ураганом и разрушением припая последовали новые потери, включая дизельное топливо, трактор, уголь, лес и многое другое. В результате была сорвана программа атмосферного радизондирования, о чем в Англии узнали только в мае, когда возобновилась радиосвязь. Однако сохранившееся продовольствие и снаряжение позволило этой передовой группе, возглавляемой Блейкоком, удерживать научный плацдарм до прибытия очередного судна с основным составом экспедиции в январе 1957 года. Более того, английские зимовщики разведали путь к горам Терон, тем самым облегчив работу основного состава на пути к Южному полюсу.

Сначала основной состав Трансантарктической экспедиции на судах «Магга-Дан» (с персоналом станции «Шеклтон») и «Тоттан» (со сменой станции Королевского общества) посетили Халли-бэй, откуда Фукс в январе прилетел на свою станцию «Шеклтон». Подошедшая «Магга-

Дан» закончила выгрузку к 25 января и направилась в обратный рейс, оставив на станции «Шеклтон» 16 человек, которые построили дом, склады и мастерскую. Ряд полевых работ для поисков пути к полюсу по ледниковому щиту привел к организации вспомогательной станции за хребтом Шеклтона в 400 км от побережья, получившей название «Саус-Айс» («Южный лед») на высоте почти 1500 м. Поскольку все грузы для нее (включая стройматериалы) доставлялись самолетом, она могла вместить вместе со всем необходимым для зимовки не более трех человек персонала. Во главе с гляциологом Листером они провели здесь большую часть 1957 года, выполнив целую серию важных наблюдений, а также сыграв существенную роль в обеспечении Трансантарктического похода Фукса, который начался только 24 ноября 1957 года.

В связи с ликвидацией «белого пятна» южнее базы «Шеклтон» (что стало главной заслугой авиаторов) ситуация здесь выглядела следующим образом. У восточных пределов шельфового ледника Фильхнера с севера на юг последовательно на пространстве в несколько десятков миль располагались выходы коренных пород — холмы Тачдаун, переходящие на юге в горы Терон. С запада холмы Тачдаун были ограничены полосой трещиноватой поверхности шельфового ледника Фильхнера и своеобразной трещиной-ущельем, простирающейся к западу.

За горами Терон на 80° ю. ш. располагался ледник Слессора шириной до 40 миль, впадавший в шельфовый ледник Фильхнера. От ледника Слессора и западной оконечности хребта Шеклтона к западу протянулась так называемая ледяная стена со своей системой трещин.

Южнее находился хребет Шеклтона преимущественно широтного простираения, ограниченный с юга ледни-

ком Рикавери, который параллелен леднику Слессора. Ледник Рикавери с юга был ограничен резким уступом ледниковой поверхности, за которым располагались нунатаки Уичвэй. Таким образом, начальный этап будущего Трансантарктического пересечения выглядел достаточно сложным, прежде всего по условиям проходимости через многочисленные зоны трещин.

Первая же разведка, предпринятая 8 октября 1957 года на четырех вездеходах, подтвердила опасения участников, описанные Фуксом: «Стало совершенно ясно, что моя машина, взбираясь вверх, пересекает целый ряд трещин, но мне оставалось только настойчиво продолжать путь». Порой активность движущегося льда наблюдалась непосредственно: «В нашем лагере все время был слышен шум от движения льда под нами. Из одной трещины раздавалось звонкое стаккато, какой производили бы два человека, соприкасающиеся там, в темной глубине, металлическую будку. Другая трещина примерно в пяти футах от наших палаток была еще более шумной, как будто там работали котельщики». Ощущения человека в кабине вездехода в момент преодоления трещины создавали суровую нервную нагрузку: «Визель» внезапно качнулся назад, круто задрался кверху и остановился толчком. Выключить зажигание, оставив скорость включенной, стало уже автоматической реакцией. Затем я выглянул и обнаружил, что вишу над темной пропастью, которая внизу расширяется по всем направлениям» — и т. д. 13 ноября по результатам разведки Фукс подвел итог: «Нам понадобилось 37 дней, чтобы пройти 400 миль и добраться до Саус-Айса <...> Через девять дней мы начали все сначала», на этот раз только вперед.

Караван Фукса в составе трех вездеходов «Сноу-кэт», двух «Визелей» и трактора покинул базу «Шеклтон» 24 но-

ября. Там остались только авиаторы, которым предстояло какое-то время обеспечивать по мере необходимости движение каравана Фукса на юг. С достижением станции «Саус-Айс» в адрес Хиллари на другом краю континента ушла радиограмма следующего содержания: «Прибыли 21 декабря «Саус-Айс» после больших трудностей из-за трещин и трех операций спасения «сноу-кэтов». За 29 дней пройдено 349 миль <...> Выходим четырьмя «сноу-кэтами», тремя «визелями», одним трактором. Вероятно, придем к вам четырьмя «кэтами», одним «визелем». Две собачьи упряжки уйдут вперед. Предполагаем выйти из «Саус-Айса» 25-го, затем четверо авиаторов прилетят сюда на «Оттере» ждать подходящего дня вылета на базу «Скотт».

Последними базу «Шеклтон» покинул 27 декабря экипаж «Оттера» — выполнив свою миссию, база прекращала свое существование. Та же судьба ожидала и станцию «Саус-Айс». Оба этих названия вошли в историю антарктических исследований. Английским авиаторам на своем легком одномоторном самолете также предстояло пересечение континента, причем с многочисленными приключениями. Задержавшись на станции «Саус-Айс», они настигли караван Фукса, но, попав в полосу непогоды южнее, были вынуждены вернуться к этой станции. Все остальное определялось погодой, которая задержала их до 6 января, и, таким образом, 1958 год авиаторам пришлось встречать вдали от своих товарищей, а также от родных и близких. Описывая их состояние, Фукс отметил: «День был пасмурный, с жестоким морозом, они не смогли даже заправить «Оттер». Поэтому с чистой совестью все занялись подготовкой к встрече Нового года; приготовили обед из четырех блюд: суп, жареное рыбье филе, рагу и фрукты, а после всего кофе. Пили за здоровье королевы, за успех Транс-

антарктической экспедиции и друг за друга, затем легли спать, намереваясь потом ждать целый день и надеяться, что буря утихнет». Как догадался проницательный читатель, рацион полярников середины XX столетия по сравнению с его началом претерпел значительные изменения, как и используемые транспортные средства. В процессе полета авиаторы передавали свои наблюдения в караван Фукса, в первую очередь о состоянии поверхности. Над Южным полюсом они сделали несколько кругов, «перелетая из вторника в среду и обратно во вторник», разумеется, получив поздравления по радио от персонала станции «Амундсен-Скотт». Теперь их маршрут к заливу Мак-Мёрдо совпадал с маршрутом отряда Скотта в 1912 году, и, пролетая над ледником Бирдмора, «авиаторы с изумлением глядели на эту странную реку льда», поразившую их своими размерами и суровой красотой. Настроение скорого завершения перелета, в частности, отразилось на содержании официальных радиogramм, одна из которых гласила: «Несемся под гору. Да здравствует Трансантарктическая». Английские авиаторы появились на базе «Скотт» в море Росса только 6 января, затратив на перелет 11 часов.

Теперь Фукс со своими восемью тягачами и двенадцатью саними на буксире остался без авиационного обеспечения. Вместе с водителями и учеными персонал каравана состоял из двенадцати человек. Впереди его шли собачьи упряжки Блейкока и Стивенсона, отмечая свой путь снежными гуриями в качестве ориентиров и проверяя море заструг на предмет наличия трещин. Чем дальше они уходили на юг, тем меньше встречалось трещин и тем безопаснее чувствовали себя водители механического транспорта. Через каждые 30 миль проводились взрывы для определения толщины льда с регистрацией

отраженного эха от коренного ложа. По времени его прохождения можно было судить о толщине ледникового покрова. Эта работа требовала интерпретации полученных сейсмограмм записью прохождения ударной волны в толще льда, что зависело от многих обстоятельств и свойств льда, порой малоизученных, что не исключало вероятных ошибок и нередко требовало повторных наблюдений. А самое главное, профиль коренного ложа получался не непрерывным, а лишь в отдельных разобщенных точках. Это была крайне необходимая научная информация, поскольку она позволяла вычислить объем льда Антарктиды для определения его роли в природном планетарном процессе. Сейсмометрия дополнялась определениями силы тяжести, которые могли использоваться для контроля результатов сейсмометрических измерений.

Обычно гляциологические наблюдения проводились в вырытых снежных шурфах, где по тонким ледяным корочкам, возникавшим под влиянием летнего солнечного освещения, можно было определить годовые слои снега, меняющиеся в связи с климатическими изменениями. В центр Антарктиды влагонесущие циклоны с акваторий Южного океана попадали уже обезвоженными, и количество осадков здесь напоминало Сахару, но очень холодную, на что обратил внимание еще Амундсен. Все это было неожиданным в науке о Земле, и ее новые страницы часто заставляли ученых удивляться. Не забывали участники похода о традиционных метеонаблюдениях, которые проводились каждые три часа. Таким образом, в отличие от былых походов на собачьих упряжках, результаты которых обычно сводились к ликвидации «белых пятен» на карте, теперь маршруты по бывшим «белым пятнам» приносили обильную научную информацию для характери-

стики природного процесса в наименее доступных местах планеты.

На берегах моря Росса обеспечение заключительной части первого пересечения ледяного континента приняли на себя новозеландцы во главе с известным альпинистом, покорителем Эвереста Эдмундом Хиллари. Он прибыл в залив Мак-Мёрдо на судне «Индевер» и организовал на мысе Прам сооружение очередной базы, названной в честь Скотта, с зимовочным составом в 23 человека. Здесь были построены шесть больших и два малых домика. В конце февраля «Индевер» отплыл в Новую Зеландию, и Хиллари со своим персоналом мог приступить к созданию складов для заключительной части трансантарктической экспедиции Фукса, комбинируя взаимодействие самолета «Бивер», собачьих упряжек и вездеходов различных типов. В отличие от своих предшественников, Хиллари с помощью авиации обнаружил более удобный проход на ледниковый покров по леднику Скелтона, где были организованы два склада. Быстро управившись с порученным ему заданием, Хиллари освободился на лето 1957/58 года для дальнейших подвигов, более отвечавших его спортивному менталитету. В отличие от района базы «Шеклтон» и станции «Саус-Айс», оказавшегося по сути «белым пятном» для Фукса и его команды, Хиллари предстояло действовать в сравнительно изученном районе и менее сложном для движения механического транспорта. При этом первая попытка в поисках предстоящего выхода на ледниковый щит Антарктиды была предпринята на основании исследований экспедиций Скотта и Шеклтона уже в сентябре 1957 года одновременно караваном из механизированного транспорта (три трактора «Фергюсон» с санями на прицепе) и на нескольких собачьих упряжках. Правда,

у Хиллари была уже своя точка зрения на указанный вариант, и, отправляясь в маршрут, он отметил, что «хотел еще раз побывать на леднике Феррара и убедиться, что решение, принятое мной, когда он стоял, покрытый зимним снегом, верно и сейчас. Я по-прежнему был готов изменить свой план похода на юг и воспользоваться более коротким маршрутом по леднику Феррара, если бы выяснилось, что сейчас это осуществимо <...> Пройдя шесть миль вверх по леднику, на обнаженной поверхности которого никогда не было скоплений снега, я окончательно убедился, что для наших целей этот маршрут неприемлем». Вместе с каюрами собачьих упряжек участники рекогносцировки пришли к выводу, что в принципе он возможен, но по затратам времени выглядит нежелательным. Оставалось искать другие варианты, одновременно делая по пути склады горючего и провианта. Тем не менее сам Хиллари считал, что эти походы принесли свою пользу участникам, поскольку «они приобрели бесценный опыт и выполнили много полезной работы. Собачьи упряжки и каюры были теперь в самой лучшей форме, готовые к главным походам. Мы научились многому в эксплуатации наших модифицированных тракторов <...> Самым важным была разработанная нами техника путешествий, сводившая к минимуму затраты времени на выход и на остановку на ночь, что позволяло сэкономить ценные дни во время дальнего похода на юг. В конце сентября — начале октября работа шла лихорадочно: заканчивались приготовления».

В середине октября в путь отправились три трактора и «Визель» в обход утеса Мина-Блаф по направлению к леднику Скелтона, а 20 октября туда же «Оттерами» были переброшены две собачьи упряжки, которые начали подъем вверх по леднику два дня спустя. Несмотря на не-

погоду и сопутствующие неприятности, в последний день октября за полосой гор Земли Виктория на высоте 2700 м заложили склад «Плато» с 18 бочками горючего и необходимым количеством провианта. Работа по организации складов продолжилась и к 26 ноября, где по прошествии 210 миль на юг был организован очередной склад «480» на 79° ю. ш. и 148° в. д.

1 декабря путь для создания очередных складов был продлен при интенсивной поддержке с воздуха, чему способствовала хорошая погода. В целом дела у Хиллари шли намного лучше, чем у Фукса, который в эти дни буквально барахтался со своими вездеходами среди ледниковых трещин на пространстве от Шеклтона и до станции «Саутс-Айс», что с известной долей удовлетворения отмечал про себя Хиллари с его привычным мышлением рекордсмена. Однако на ледниковом покрове Антарктиды Хиллари выполнял по сути чисто техническую работу, тогда как с самого начала цели и задачи Фукса являлись научными, и его задержки, особенно позднее, были связаны с проведением исследований, в частности с определением толщины льда методами сейсмозондирования, а также с гляциологическими наблюдениями. Поручать научные задачи Хиллари было едва ли оправданным, и его участие в маршруте века в значительной мере определялось его прежними заслугами и известностью в спорте, что способствовало рекламе Трансарктической экспедиции и ее популярности в глазах обывателя. Руководители главных подразделений экспедиций являлись совершенно разными людьми по своему характеру и отношению к задачам предприятия, так что возникновение между ними определенного соперничества не было случайным. Во всяком случае Хиллари делал свое дело, буквально с каждым днем наращивая темп и упорно пробиваясь на юг.

После того как 6 декабря самолет «Бивер» с базы «Скотт» доставил очередные грузы, отряд Хиллари продолжил свой путь на юг, причем за первые же два дня удалось преодолеть свыше 93 миль, и в 130 милях от склада «480» был организован склад «Полдороги» на 81° 30" ю. ш. К 15 декабря, после очередных одоленных 90 миль, ценой брошенного «Визеля» был достигнут рубеж для организации склада «700». При очевидном успехе Хиллари, однако, труднее стало с авиацией. Теперь он оказался за пределами радиуса действия «Бивера» с базы «Скотт», и, чтобы совсем не лишиться поддержки с воздуха, понадобилось создание перевалочной базы у залива Шеклтона, чтобы работать оттуда челноком. 20 декабря он доставил последний груз для склада «700». При всем этом главное Хиллари сделал: основные склады были созданы, путь движения отряда Фукса к базе Скотт размечен. Позднее Хиллари отметил в своих воспоминаниях: «Мы выполнили свои обязательства; позади нас до самой базы «Скотт» расположился ряд складов, полных запасами».

Теперь неожиданные мысли стали посещать спортсмена: «Главная задача завершена, но я не намеревался пребывать в бездействии <...> Нужно было принять решение о роли тракторов. Я сумел накопить 20 бочек горючего и находился всего в 500 милях от полюса. Наши тракторы работали вполне удовлетворительно, а все наши люди к этому времени стали уже опытными путешественниками. Отряд все еще пребывал среди участков, изрезанных трещинами, и бросать работу здесь означало бы выполнить ее только наполовину. Я решил направиться на юго-запад и попытаться выйти из зоны трещин, чтобы, если запас горючего и состояние машин позволят, а транспортный отряд не будет нуждаться в помощи, идти к полюсу

или встретиться с Фуксом настолько близко от полюса, насколько удастся. Фукс известил меня 20 ноября, то есть за четыре дня до выхода из Шеклтона, что он все еще надеется достичь полюса до Нового года, и хотя трудно было понять, как это можно выполнить, но если он выдержит этот срок, то мы встретим его, вероятно, милях в ста от полюса на нашей стороне. 20 декабря в 8 ч 20 мин вечера Эллис, Бейтс, Малгрю, Райт и я покинули склад «700». Наши грузы были сведены к минимуму — три трактора тянули за собой всего шесть тонн. Мы знали, что с этого момента должны рассчитывать только на свои средства и не можем себе позволить потерять ни одной машины». Возникла совершенно не предусмотренная в планах ситуация, когда Хиллари устремился к полюсу с очевидным стремлением побывать там ранее Фукса без какой-либо научной необходимости. Вновь повторялась странная ситуация с гонкой к Южному полюсу начала XX века — к счастью, прошедшая без человеческих жертв или серьезных угроз человеческой жизни, бессмысленность которой для подавляющей части полярных исследователей была очевидной. Но, столь же очевидно, Хиллари руководствовался своей логикой, упорствуя в развитии событий по какому-то только ему известному варианту, в нарушение любых предшествующих отработанных и согласованных планов. Представители средств массовой информации, которых немало оказалось в Антарктике, насторожились, ожидая сенсации <...> Она разразилась, когда 4 января 1958 года Хиллари прибыл во главе каравана с тремя спутниками на расположенную на Южном полюсе американскую научную станцию «Амундсен-Скотт». Представ перед ее многочисленным населением, он не испытал от собственного достижения ни разочарования Скотта, ни восторга

Амундсена. Он даже не отметил реакции американцев на его появление, по крайней мере, на страницах русского издания написано так: «Очень приятно было видеть дружественные лица, слышать приветствия и чувствовать, что можно отдохнуть. Наши тракторы, учитывая их ограниченные возможности, проделали путь замечательно, и все же мы были рады выкарабкаться из холодных сидений, зная, что наш 1250-мильный поход окончился».

Какое-то нарушение в оценке сложившейся обстановки у Хиллари все же возникло, когда в адрес Фукса ушла радиограмма следующего содержания: «Я очень озабочен серьезной задержкой выполнения ваших планов. От полюса до базы «Скотт» около 1250 миль, причем продвижение к северу от склада «700» идет довольно медленно и трудно, по неровным и твердым застругам. Выйдя с полюса в конце января, вы будете идти навстречу все ухудшающейся погоде и при зимних температурах, вдобавок на машинах, проявляющих признаки работы на пределе возможного. Оба моих механика считают такой поздний поход неоправданным риском и не готовы к тому, чтобы вас ждать и потом идти с вашим отрядом. Я согласен с их точкой зрения и думаю, что следует серьезно обдумать рассрочку вашего похода на два года. Вероятно, вам еще предстоит большой переход, чтобы достигнуть полюса. Почему бы не оставить ваши машины зимовать на полюсе, самим перелететь на базу «Скотт» на американских самолетах, на зиму вернуться в цивилизованную обстановку, а затем прилететь обратно на полярную станцию в ноябре и тогда заканчивать поход? Я предпочитаю не ждать на станции «Южный полюс» и эвакуируюсь на базу «Скотт», как только будет возможно».

После перевыполненного задания Хиллари чувствовал себя победителем, но, с другой стороны, не отрицал даль-

нейшего возможного сотрудничества и даже сделал попытку извинения: «Если вы решите продолжать идти за полюс, то я присоединюсь к вам у склада «700». Извините, что я поднял такой невеселый вопрос, но было бы несчастьем, если огромный труд, который вы вложили в переход через Саус-Айс и полюс, оказался бы напрасным из-за того, что отряд потерпит крушение где-нибудь на 1250-мильном пути до базы «Скотт». Похоже, Хиллари также предпринял попытку испугать Фукса, считая, что в случае удачи он сможет придать больше веса своим утверждениям о необходимости зимовать на базе «Скотт» и оставить технику на Южном полюсе. Но все же он предпочел остаться в рамках лояльности: «Я буду продолжать забрасывать припасы на склад «700» и оставлю на полярной станции подробные сведения о пути и карты от базы «Скотт» до полюса». Академик Георгий Александрович Авсюк (сам участник нашей первой Антарктической экспедиции) отметил, что эти советы привели «к большим недоразумениям и в конечном счете оказали плохую услугу Хиллари, показав его в непривлекательном свете <...> Скажу только, что, конечно, Хиллари был неправ: им руководил лишь спортивный интерес», с чем следует согласиться.

Неудивительно, что Фукс решительно отверг подобные предложения: «Понимаю вашу озабоченность, но о прекращении похода на нынешнем этапе не может идти речи. Многие причины делают невозможной попытку снова организовать экспедицию после зимовки вне Антарктиды», в чем, несомненно, был прав в противовес мнению своего оппонента.

Фукс получил послание Хиллари на 84° 43' ю. ш. на высоте 2300 м, оставил здесь вторую машину и в ближайшие дни значительно увеличил продолжительность дневных

переходов. 8 января его комбинированный караван из собачьих упряжек и механических транспортных средств оказался на $86^{\circ} 31''$ ю. ш., где толщина ледникового покрова, по измерениям сейсмическим методом, достигла почти 2200 м, тогда как скальное ложе находилось всего на высоте чуть более 400 м. Это была совсем иная, неизвестная Антарктида, недоступная человеческому взгляду. Спустя еще двое суток караван Фукса достиг 87° ю. ш., где уперся в полосу сложного снежного рельефа с участками крутых склонов на сильно изрезанных заструтами поверхностях. Здесь участников похода настигла редко встречающаяся в условиях Антарктиды таинственная инфекция, поразившая практически всех, причины ее так и не удалось установить. На $88^{\circ} 03''$ ю. ш. бросили еще один «Визель», но все эти трудности и потери не могли остановить движение отряда к полюсу. Нельзя сказать «к цели», поскольку для Фукса (в отличие от Хиллари) целью был ледяной континент полностью, со всеми его тайнами, которые в полной мере могли проявиться после завершения трансантарктического маршрута в заливе Мак-Мёрдо. 13 января Фукс запросил Хиллари, уже находившегося на базе «Скотт», о возможности перебросить собачьи упряжки в Мак-Мёрдо на американских транспортных самолетах, считая, что они исчерпали свою роль в рекогносцировках по предстоящему пути. О приближении к станции «Амундсен-Скотт» свидетельствовало также появление 17 января двух американских самолетов на $88^{\circ} 45''$ ю. ш. Связавшись с ними, англичане с удивлением узнали, что на них находится не только сам адмирал Дьюфек, но и целая армия корреспондентов, пожелавших приветствовать их на полюсе как достойных исполнителей мечты Шеклтона. На следующем переходе 18 января была достигнута

точка 89° 37" ю. ш., где толщина льда над поднятием коренного ложа оказалась всего 600 м.



*Самолет R4D с Джорджем Дьюфеком на борту,
на Южном полюсе*

19 января караван Фукса прибыл на Южный полюс. «И тут мы его увидели! — описал он это событие в своей книге-отчете. — Вдруг в поле зрения возникло что-то похожее на кучку домиков и радиомачты. Невооруженным глазом едва можно было все это различить, но, казалось, цель так близка, что первым инстинктивным желанием было двигаться прямо к манившему нас черному пятнышку на белом пространстве <...> Пришлось проехать семь миль, пока нашли бочку и цепь флажков, отмечавших дорогу к полюсу <...> Когда машины повернули на юг вдоль линии флажков, собаки уже начали выдыхаться, и колонна замедлила движение, чтобы они не отстали и пришли одновременно с машинами. День был сияющий, без единого облачка <...> Я, оглянувшись, подумал, что колонна наша — славное зрелище: шли оранжевые «кэты» и «ви-

зель» с нагруженными санями, сверху развевались флаги различных цветов. Кроме флагов Британского Содружества Наций, здесь был флаг города Бристоль, флаг Транс-антарктической экспедиции <...> флаги для отметки трещин, дорожные вымпелы <...> И над всем этим струились большие хвосты конденсирующихся паров из высоких выхлопных труб «сноу-кэтов» <...>

Приблизившись, мы увидали целую толпу, больше тридцати человек, и все они оказались вооружены фотоаппаратами и кинокамерами. Здесь были адмирал Дьюфек, Эдд Хиллари <...> корреспонденты и весь персонал базы <...> Выскочив из «кэта», я сначала пожал руку Эдда, затем Джорджа Дьюфека и руководителей базы <...> В дни, проведенные на станции «Южный полюс», все были очень заняты, так как требовалось успеть сделать много дел <...> 22 января на вечеринке каждому из нас преподнесли от лично выполненные в цвете шуточные свидетельства — «Удостоверения в пересечении линии перемены дат». Они подтверждали, что мы пешком совершили кругосветное путешествие. Это было очень несложно: нам пришлось прошагать лишь несколько ярдов вокруг флагов, отмечающих положение полюса. Флаги — Объединенных Наций и Соединенных Штатов — развевались рядом на двух высоких столбах, окруженных большим кольцом из пустых бочек из-под горючего. На вечеринке мы в свою очередь поднесли станции вымпел экспедиции в память о нашем пребывании. Мы также развернули флаг Шотландской национальной антарктической экспедиции 1901–1903 годов <...> Другую интересную реликвию — часы капитана Скотта — я носил на ремешке на шее <...> чтобы доставить их снова на Южный полюс, а затем дальше на базу «Скотт».



*На Южном полюсе. Слева направо: Эдмунд Хиллари,
Вивин Фукс, Джордж Дьюфек*

Завершение Трансантарктической экспедиции по пути, уже пройденному Хиллари, происходило следующим образом. 24 января 1958 года караван Фукса тронулся к базе «Скотт» в заливе Мак-Мёрдо, оставив за собой более 900 пройденных миль от базы «Шеклтон». Впереди лежали 1250 миль пути по бесконечному леднику, более продолжительного, но зато уже обеспеченного складами и частично размеченного ориентирами, поставленными Хиллари, — не говоря уж о сохранившемся следе. Склада «700» достигли 7 февраля, «Полдороги» — 11 февраля, «Плато» — 23 февраля. Еще у склада «700» самолет доставил к каравану Хиллари, которому теперь предстояло выступать в роли штурмана. 24 февраля караван вышел на верховья ледника Скелтона, а 2 марта 1958 года прибыл на базу «Скотт», потратив 99 дней (срок, в который уложился Амундсен в своем полюсном маршруте, включая воз-

вращение) с момента выхода с базы «Шеклтон» и пройдя 3992 км. Это крупнейшее исследовательское предприятие в истории изучения Антарктиды было завершено, причем с результатами, не имевшими прецедента в прежних экспедициях (хотя беспрецедентностью результатов могли похвастаться многие участники исследований по программе Международного геофизического года в Антарктиде). На этом грандиозном фоне все остальное — только издержки этого замечательного достижения. Драма Амундсена и Скотта уже не могла повториться, а «обмен любезностями» между Фуксом и Хиллари, в конце концов, не более чем неудачный фарс и проявление личного тщеславия.

Теперь расскажем о других полюсах Антарктиды, выпавших на долю исследователей из Советского Союза, о чем мы не должны забывать за событиями на Южном полюсе. С самого начала в программу наших исследований в Антарктиде вошло создание научных станций на Полюсе относительной недоступности ($82^{\circ} 06''$ ю. ш., $54^{\circ} 58''$ в. д. на высоте 3720 м) и Южном геомагнитном полюсе ($78^{\circ} 28''$ ю. ш., $106^{\circ} 49''$ в. д. на высоте 3488 м). Полюс относительной недоступности — это геометрический центр материка Антарктиды, равноудаленный от ближайших морских побережий и уже поэтому наиболее труднодоступаемый. Магнитный полюс — место, где магнитная стрелка занимает вертикальное положение, он, как описано выше, находится на Земле Виктории и был достигнут участниками экспедиции Шеклтона в 1909 году. Понятие «геомагнитный полюс» при этом исключает влияние местных магнитных аномалий как результата вихревых эффектов в жидком ядре нашей планеты. Оба этих полюса, расположенных в глубине материка, представляли в качестве объектов наблюдений несомненный интерес.

База для их достижения находилась на берегу моря Дейвиса в обсерватории «Мирный», построенной в начале 1956 года. Создание удаленных внутриматериковых станций с заброской всего необходимого на расстояние в тысячи километров санно-гусеничным транспортом требовало много времени даже после организации береговой базы в Мирном. Наши полярники по мере проникновения в глубь Антарктиды последовательно создавали целый ряд временных станций, из которых лишь немногие превратились в постоянные научные базы, где на протяжении долгих лет проводились наблюдения.

Первой внутриматериковой станцией в 1956 году стала «Пионерская», расположенная в 375 км от Мирного на высоте 2700 м над уровнем моря. К Южному геомагнитному полюсу советские полярники привели свои санно-гусеничные поезда только в декабре 1957 года, по пути создав несколько промежуточных временных станций (кроме «Пионерской»): «Комсомольскую» и «Восток-1», некоторое время действовавших в качестве научных. Для протяженных внутриматериковых походов они играли важную роль перевалочных баз, где происходило реформирование дальних санно-гусеничных поездов с перераспределением грузов и часто со сменой личного состава, особенно на станции «Комсомольская», откуда расходились пути к станции «Восток», расположенной на Южном геомагнитном полюсе, и к Полюсу относительной недоступности.

Рекогносцировка предстоящего пути к Геомагнитному полюсу была выполнена в январе 1957 года с воздуха двумя самолетами. Но до наступления зимы удалось организовать только временные станции «Комсомольская» и «Восток-1». Транспортная операция по созданию станции на Геомагнитном полюсе возобновилась с наступлением

антарктической весны в октябре того же года. 8 октября из Мирного вышли шесть тягачей с санями на буксире, всего в походе участвовало 27 человек во главе с начальником Второй Антарктической Алексеем Федоровичем Трёшниковым. Санно-гусеничный поезд достиг временной станции «Восток-1» 29 октября и законсервированной «Комсомольской» 4 ноября. Пришлось откапывать домики и три оставленных здесь гусеничных тягача. Очередной склад горючего сделали в 1150 м от Мирного, и теперь можно было уверенно двигаться в направлении Южного геомагнитного полюса. На этом этапе похода большую помощь оказывали самолеты, базировавшиеся в Мирном.

16 декабря 1957 года под треск и вспышки разноцветных ракет отряд достиг цели. После того как штурман похода окончательно в этом убедился, Трёшников с будущим начальником станции Аверьяновым отправился выбирать площадку под строительство, обозначая ее бамбуковыми шестами и деревянными рейками. В соответствии с этой разметкой устанавливались различные балки и домики на санях в качестве жилых и хозяйственных помещений, включая электростанцию, склад горючего и метеоплощадку. В будущем этому «хозяйству» предстояло обрести и расширяться, но основа станции «Восток» (названной так в память флагмана нашей самой первой Антарктической экспедиции, открывшей ледовый материк в 1820 году) была заложена в последние дни 1957 года. Своеобразным памятником похода остался воздвигнутый монумент — тягач, установленный на «пьедестале» из пустых бочек из-под горючего. Окончательным завершением этой внутриматериковой эпопеи стал подъем флага и первые наблюдения на метеоплощадке, результаты которых передали в Мирный по радио. На вновь открытой

станции (со временем превратившейся в обсерваторию с большой научной программой) осталось на зимовку восемь человек, не считая задержавшихся до первого полета двух корреспондентов. Улетая, один из них отметил, что станция «выглядела сверху полудюжиной спичечных коробков, расставленных в правильном порядке на безукоризненно выстиранной скатерти».

Станции «Восток» выпала на долю славная и трудная научная вахта, продолжающаяся и поныне, в которой было многое: временное закрытие в 1962 году, восстановление год спустя, пожар в апреле 1982 года, закончившийся гибелью начальника электростанции, фиксация рекорда минимальных температур в $-89,2^{\circ}\text{C}$, глубокое бурение с отбором керна вплоть до 3623 м и, наконец, крупнейшее открытие последних десятилетий — обнаружение под ледниковым покровом озера Восток с толщиной вод в пределах около 500–700 м с сохранившейся древней микрофауной, не считая большого объема информации, полученной из космоса. Такой уникальной результативности может позавидовать любая научная обсерватория в наших обжитых широтах.

Наконец, коротко о Полюсе относительной недоступности. Несмотря на замечательное название, этот район Центральной Антарктиды в ходе других успехов наземных маршрутов, как наших, так и зарубежных, несколько утратил свою научную значимость, особенно с организацией станции «Советская». Первая воздушная рекогносцировка в этом направлении была выполнена самолетом из Мирного (командир Виктор Михайлович Перов, штурман Борис Семенович Бродкин) через уже существовавшие станции «Пионерская» и «Комсомольская», от последней взяли курс в направлении Полюса относительной недоступности. На этом пути, судя по высотомеру, снача-

ла последовал подъем ледниковой поверхности с 3500 до 3900 м с последующим ее снижением до 3750 м на самом Полюсе относительной недоступности. При возвращении в Мирный примерно на 77–78° ю. ш. бугристая трещиноватая поверхность позволяла ожидать, что рельеф коренного ложа отличается горным характером, как впоследствии и оказалось. Результаты этой воздушной разведки на очередном «белом пятне»годились, когда к Полюсу относительной недоступности отправился санно-гусеничный поезд.

26 декабря 1957 года из Мирного к Востоку вышел караван из десяти тягачей под начальством А. Ф. Николаева с персоналом из 32 человек. По знакомому пути эти машины 2 января 1958 года прибыли на станцию «Пионерская», а 17-го пришли на «Комсомольскую». Отсюда 20 января семь тягачей с санями на прицепе направились к Востоку, куда пришли 26 января и доставили около ста тонн различных грузов. Вернувшись с Востока на «Комсомольскую», поезд двинулся от нее в юго-западном направлении и, преодолев 540 км, 10 февраля приступил к созданию станции «Советская», где на зимовку остались пять человек во главе с аэрологом В. К. Бабарыкиным. Спустя неделю поезд отправился в Мирный, куда добрался 5 марта 1958 года, пройдя за 69 дней около 4000 км. Спустя всего несколько лет после прибытия к берегам Антарктиды наши полярники успешно освоили искусство дальних маршрутов на гусеничной технике во взаимодействии с авиацией.

Уже весной из Мирного отправились два санно-гусеничных поезда: первый имел задание обеспечить топливом и провиантом станции «Пионерская» и «Комсомольская», второй направлялся с научной программой (измерение толщины льда сейсмическими методами, маг-

нитные и метеорологические наблюдения) к Полюсу относительной недоступности под командой Николаева. Этот поезд покинул Мирный 23 октября и пришел 30 ноября на станцию «Советская». Отсюда вместе с прилетевшим на «Советскую» начальником Третьей антарктической экспедиции Евгением Ивановичем Толстиковым поезд продолжил движение в юго-западном направлении, вскоре оказавшись на высотах более 4000 м. На расстоянии 2100 км от Мирного на $82^{\circ} 06'$ ю. ш. и $54^{\circ} 58'$ в. д. наши полярники создали станцию «Полюс недоступности», выполнив здесь двухнедельную программу научных наблюдений. Прилетевший 17 декабря самолет вывез часть научного персонала во главе с Толстиковым, и 26 декабря санно-гусеничный поезд тронулся в обратный путь, вернувшись благополучно в Мирный 18 января 1959 года. Охватив, таким образом, своими походами и наблюдениями огромные пространства Антарктиды, с учетом сведений, полученных на научных стационарах, можно было приступать к обобщениям природных характеристик еще недавно неизвестной части материка. Однако следовало «привязаться» к результатам наблюдений зарубежных коллег, в первую очередь американцев. С этой целью и был предпринят рейд к Южному полюсу, одновременно заполнявший неизвестные пока пространства между станциями «Восток» и «Амундсен-Скотт».

Как и прежде, длительному санно-гусеничному маршруту по неизвестному пространству предшествовала предварительная воздушная рекогносцировка, выполненная на самолете Ил-12 (командир Виктор Михайлович Перов) при участии Толстикова от Мирного через Южный полюс с посадкой на американском аэродроме в Мак-Мёрдо 24–26 октября 1958 года, с последующим возвращением

напрямую в Мирный. «Перед нами была поставлена задача, — писал впоследствии Перов, — произвести полет к полюсу для выяснения возможности прохода такого поезда и определения рельефа местности <...> После полета на Полюс относительной недоступности встал вопрос: как далеко к востоку распространяется ледяной купол Антарктиды и какова его высота в этом районе? Одновременно нас интересовало, каков склон к Южному полюсу. Все это и надлежало выяснить в этом полете».

Метеообстановка отвечала летным требованиям. При хорошей ясной погоде самолет прошел над «Советской», при сплошной перисто-слоистой облачности — над районом Южного полюса. Через 9 ч 20 мин самолет после вылета из Мирного прошел на небольшой высоте над станцией «Амундсен-Скотт». За полюсом белая мгла исчезла, и погода снова улучшилась, начав ухудшаться лишь за Транс-антарктическими горами. Американцы оказали экипажу самолета и руководству нашей экспедиции теплый прием, и после осмотра базы в Мак-Мёрдо и исторических достопримечательностей в ее окрестностях наши полярники спустя 8 ч полетного времени вернулись в Мирный.

Поход на Южный полюс состоялся в сентябре 1959 — январе 1960 года. Непосредственно ему предшествовали следующие события. Специально для него морем в Мирный были доставлены вездеходы новой конструкции «Харьковчанка», настоящие снежные крейсеры, оснащенные новым водителем, навигационным и радиооборудованием и средствами жизнеобеспечения (электрокухни, снеготаялки, подвесные койки для персонала и т. д.). В феврале 1959 года «Харьковчанки» перегнали на «Комсомольскую», законсервировав там до весны. В октябре на «Комсомольскую» из Мирного завезли горючее и все

необходимое для дальнего похода. Перед отправлением здесь было повторно выполнено определение толщины льда, причем оба измерения показали одинаковые цифры — 3200 м. Так «Комсомольская» стала исходным пунктом полюсного маршрута советской экспедиции. Дальнейшие события развивались следующим образом.

Санно-гусеничный поезд под руководством Б. А. Савельева вышел с «Комсомольской» 6 ноября, но только 29 ноября (в основном из-за многочисленных механических аварий) добрался до станции «Восток», одолев за это время всего 540 км. Измерение толщины ледника между ними показали почти одинаковую величину в 3000 м с небольшими отклонениями в пределах 200 м. С «Востока» две «Харьковчанки» и тягач 8 декабря отправились к Южному полюсу уже под руководством начальника Четвертой антарктической экспедиции опытного полярника Александра Гавриловича Дралкина с прежним научным составом по снежно-ледовому пространству, посещенному человеком впервые. С высоты 3500 м их путь шел под уклон до высоты в 2800 м на самом полюсе.

Устранив прежние недостатки, поезд увеличил дневные переходы до 90–100 км, останавливаясь на длительные стоянки для выполнения научной программы, в основном измерения толщины ледникового покрова сейсмометодами. По полученным результатам трехкилометровая толща льда подстилалась каменным мелкопочником с изменениями высот в пределах 100–200 м. Дралкин так описал особенности пройденного маршрута: «На протяжении всего пути от станции «Восток» к Южному полюсу мы шли по одной и той же снежной поверхности. Но насколько один район отличался от другого! Тут все было разным: и рисунок снежных надувов, и форма

заструг или причудливых снежных глыб. Приходилось только удивляться мастерству природы, создавшей такое многообразие форм на одном фоне из одного материала».

24 декабря наши полярники получили приглашение начальника станции «Амундсен-Скотт» Флауэрсса посетить американцев. Утром 26 декабря они пытались совместить результаты прокладки курсов и расстояний с последними солнечными наблюдениями, поскольку зримых признаков пребывания человека среди бесконечной снежно-ледяной пустыни отмечено не было, хотя по полученным результатам до точки Южного географического полюса оставалось 11 км. Далее Дралкин пишет: «Вскоре мы поднялись на вершину перевала. Внизу, в лощине, открылась общая панорама станции «Амундсен-Скотт».

Станция раскинулась на большой площади. Основные постройки не были видны. Они, как мы узнали позднее, находились под снегом. Американцы, чтобы использовать пространство между домиками под склады и сделать более удобным сообщение, закрыли их металлической сеткой, поверх которой положили брезент, преграждавший доступ снегу. В полдень поезд подошел к станции.

Наконец мы были на Южном полюсе. Все наши труды — почти полугодовая напряженная подготовка к походу в Мирном, тяготы почти трехтысячекилометрового перехода к полюсу — увенчались успехом. День 26 декабря 1959 года навсегда остался у нас в памяти».

В момент прибытия советского отряда на Южный полюс американцы находились в своей кают-компании на просмотре кинофильма, после которого собирались отойти ко сну, так как распорядки на станции и в нашей походной колонне существенно различались. Не считая

этого, ничто другое не могло омрачить встречу наших и американских полярников, что и засвидетельствовал их руководитель: «Мы ожидали встретить группу бородатых, утомленных исследователей, но вместо этого с радостью приветствовали чисто выбритых, жизнерадостных, энергичных и очень-очень счастливых людей. Они стали частью нашего коллектива только на три дня, но и этого было достаточно, чтобы мы их не забыли <...> Члены американской южно-полярной станции искренне гордятся тем, что узнали советских людей не только как выдающихся исследователей, но и как прекрасных сердечных товарищей. Мы восхищены их продолжительным и трудным путешествием, их великолепными машинами, широтой и глубиной программы научных работ». Особо отметим, что в части науки пребывание на Южном полюсе советских исследователей продемонстрировало наши преимущества. В частности, из трех измерений толщины льда на Южном полюсе 2700 было по американской версии, 1700 по английской, а в конечном итоге приняли наш результат в 2810 м.

С возвращением на станцию «Восток» за 13 суток советская полюсная операция завершилась. Она продолжалась 98 дней, за это время было пройдено примерно 4000 км. Разумеется, научные результаты похода еще только предстояло осваивать.

Заключение

Здесь описаны лишь основные события, связанные с открытием и освоением Центральной Антарктиды вокруг Южного полюса Земли, в которых на протяжении полувека приняли участие представители разных поколений исследователей из разных стран, и многие из них отдали свои жизни. Пока на остальной части планеты люди истребляли друг друга в горячих и холодных войнах, отстаивая свои идеи и взгляды на устройство мира, на ледяном материке человечество отработывало новую систему отношений, позволявших выживать вместе в самых экстремальных условиях. На этом сложном и опасном пути особое место принадлежит тем первым, в память о которых как вызов обществу потребления над холодными льдами воздвигнут крест с краткой призывной надписью — завещанием павших: «Бороться и искать, найти и не сдаваться».

**«Мы знали, что идем на риск.
Обстоятельства повернулись против
нас, и поэтому нет причин жаловаться.
Все-таки мы побывали на полюсе
и умираем достойно».**

Эти слова Роберт Скотт записал в дневнике, умирая в палатке на пути с Южного полюса. Но там он был лишь вторым, опоздав на 34 дня и проиграв грандиознейшее географическое соревнование XX столетия норвежцу Руалу Амундсену. За четыре года до этой драмы из этой борьбы выбыл третий великий полярник, Эрнест Шеклтон, который не дошел до полюса всего 180 километров. Почему они проиграли и оказались лишь вторыми?

В книге, написанной полярником и историком, впервые дается научное объяснение, за счет чего гонку за Южный полюс выиграл именно Амундсен и почему ни у кого в мире не было шансов его опередить.



ISBN 978-5-699-54101-0



9 785699 541010 >