Автор: Реймонд Пристли
Л., "Гидрометеоиздат", 1989

Предисловие

В книге Реймонда Пристли рассказывается об открытиях, приключениях и невзгодах, которые испытала Северная партия широко известной второй экспедиции английского полярного исследователя Роберта Скотта (1911— 1914 годы), проводившая свои работы на северном и северовосточном участках побережья Земли Виктории. Эту партию, состоявшую из шести человек, возглавлял лейтенант военно-морского флота В. Кемпбелл. Пристли в этой партии исполнял обязанности геолога и гляциолога.

Хотя Р. Пристли (1886—1974) в то время было всего лишь 25 лет, он уже имел немалый опыт полярных путешествий и экспедиционных работ в Антарктике: в 1907— 1909 годах он участвовал в качестве геолога и гляциолога в известной экспедиции Э. Шеклтона. До конца своей жизни — а он дожил до почтенного возраста — Пристли оставался верен избранному им поприщу. Он был одним из основателей Полярного института имени Скотта в Кембридже и его первым директором. Совместно с Ч. Райтом Пристли стал основателем современной гляциологии как науки о всех видах природных льдов. С 1959 года он состоял почетным членом Международного гляциологического общества, а в период с 1961 по 1963 год занимал высокий пост президента Королевского географического общества. Его именем в Антарктике названы гора и довольно крупный долинный ледник на Земле Виктории.

Почти два года с их суровыми ураганными зимами и длительными полярными ночами работала Северная партия на Антарктическом побережье вдали от главной базы экспедиции, находившейся на полуострове Росса. Первую зиму шестерка английских полярников провела в сравнительно благоприятных условиях — у них был дом, запас продовольствия и все необходимое для жизни. Но вторая зима оказалась настоящим экзаменом на выживаемость в суровых условиях Антарктического побережья, среди камней и льда. Обстоятельства сложились так, что корабль, с которого они высадились на побережье, за ними не пришел, поэтому с наступлением весны им пришлось самостоятельно, пешком, волоча за собой сани с продовольствием >і лагерным оборудованием, добираться до главной экспедиционной базы. Зима застала их на берегу залива Терра-Нова, в совершенно пустынном месте. На этот раз у них не было ни крыши над головой, ни надежных стен, чтобы укрыться от ураганов и морозов, заканчивалось продовольствие и топливо, почти вышел запас спичек, кончился табак, износилась одежда, не осталось даже соли.

Однако полярники сумели избежать грозной опасности, которая нависла над ними. Для жилья они оборудовали пещеру, вырытую в снегу. Температура в ней не поднималась выше нуля, но жить в ней все же было возможно. Правда, практически все время, свободное от научных наблюдений и хозяйственных работ, ее обитатели проводили в спальных мешках и только дежурные были вынуждены вылезать из них, чтобы приготовить пищу, сделать уборку и т. д. В качестве топлива и для освещения использовался тюлений жир. Основным продуктом питания стало мясо тюленей и пингвинов. Ради экономии скудного запаса спичек приходилось круглосуточно поддерживать огонь, как это делали наши далекие предки — пещерные люди — на заре развития человечества. Вместо соли использовалась морская вода. Полярники сумели запастись достаточным количеством тюленьего и пингвиньего мяса, чтобы им не грозила голодная смерть, однако рацион был крайне однообразен, поэтому немудрено, что пище, ее приготовлению, тоске по нормальной, привычной еде в книге уделяется так много внимания.

При чтении книги не следует забывать, что описываемые события происходили в начале нашего века, более 70 лет тому назад. Прошло менее ста лет со дня открытия Антарктиды русскими мореплавателями Ф. Ф. Беллинсгаузеном и М. П. Лазаревым, и хотя Южную полярную область после этого посетили многие иностранные экспедиции и люди уже не раз оставались на зимовку на ледяном континенте, однако о его природе было известно еще очень мало. Неясны были контуры материка на большем протяжении его побережья, да и в существовании самого материка еще были сомнения. Окончательно они были развеяны только во время Международного геофизического года в середине нашего столетия. Были сделаны еще только первые попытки проникнуть в глубь ледяного континента. Когда группа Кемпбелла после первой зимовки выполняла исследования у мыса Адэр и в заливе Терра-Нова, к Южному полюсу впервые в истории подходили полюсные партии Р. Амундсена и Р. Скотта. В то время еще не существовало

науки о природных льдах — гляциологии, не было достаточно четких представлений о глобальной циркуляции атмосферы и т. д. Поэтому объяснения некоторых природных явлений, приведенных в книге, кажутся наивными. Это касается, в частности, объяснения природы сильных ветров на побережье Антарктики, осадки айсбергов, морских льдов.

Техника экспедиционных работ в то время, естественно, сильно отличалась от современной. В экспедиции Скотта не было надежной наземной транспортной техники. Были завезены мотосани, но они оказались мало пригодными для использования в антарктических условиях и вскоре вышли из строя. Не было авиации, которая могла бы обнаружить затерявшуюся полевую партию и быстро оказать необходимую помощь и доставить на главную базу. И, что особенно существенно, в этой экспедиции не было радиосвязи, поэтому партия Кемпбелла, застрявшая на вторую зимовку на берегу залива Терра-Нова, оказалась в полной изоляции и люди на главной базе уже считали, что они погибли.

Радиосвязь в то время уже существовала, и Скотт, отправляясь в свою последнюю экспедицию, намеревался применить ее в Антарктиде, однако это намерение не осуществилось: на экспедиционном корабле не хватило места для сравнительно громоздкого и тяжелого оборудования. Впрочем, и при наличии этого оборудования наладить в то время надежную радиосвязь в Антарктиде, как показал позднее опыт австралийской экспедиции Д. Моусона, было бы не так просто.

Отсутствие радиосвязи, без которой в настоящее время не обходится ни одна, даже самая захудалая, экспедиция, ставила экспедицию Скотта в ряд экспедиций прошлого века, когда корабли, уходя в дальние плавания, надолго теряли связь с родиной. Интересно отметить, что о таком важном событии, как достижение Южного полюса, которое состоялось 16 декабря 1911 года, мир узнал только через три месяца, в марте 1912 года, когда экспедиционный корабль норвежской экспедиции "Фрам" прибыл на остров Тасмания и Амундсен из города Хобарт сообщил по кабельной связи о своей победе и благополучном завершении экспедиции. Почти год мир ничего не знал о трагедии, которой закончился поход к Южному полюсу Скотта. Участникам его экспедиции, находившимся на главной базе на полуострове Росса, стало ясно, что полюсная партия погибла, еще в марте 1912 года, а в Англии и других странах об этом узнали только в феврале 1913 года, когда экспедиционный корабль "Терра-Нова" вернулся из Антарктики. Жена Р. Скотта, Кэтлин, не подозревая о трагедии, отправилась встречать экспедицию на пароходе и только уже вблизи Новой Зеландии узнала, что ее мужа давно нет в живых.

В современных условиях такая "одиссея" на побережье Антарктики маловероятна. Радиосвязь и авиация позволяют быстро связаться с потерпевшими бедствие и при первой же возможности оказать им необходимую помощь. Кроме того, сейчас в Антарктике работают не одна-две экспедиции, как во времена Скотта, а ежегодно больше десяти, и на материке и ближайших островах постоянно действуют около 40 научных станций 13—14 государств.

Действующий с 23 июня 1961 года Договор об Антарктике, узаконивший свободу научных исследований в Южной полярной области и объявивший ее демилитаризованной зоной, предусматривает также взаимопомощь экспедиций различных стран, работающих на ледяном континенте. И это положение свято соблюдается. Можно привести много примеров, когда полярники различных стран выручали друг друга в критических положениях. Так, в 1958 году экипаж советского самолета под командованием В. М. Перова спас от неминуемой гибели группу бельгийских полярников, оказавшихся в безвыходном положении в одном из горных районов Земли Королевы Мод в результате авиационной катастрофы. Не раз советские полярники оказывали экстренную помощь своим соседям — участникам Австралийской антарктической экспедиции и японцам.

Интересно отметить, что в книге упоминаются и русские участники экспедиции Скотта — каюр Дмитрий Горев и конюх Антон Омельченко. Горев по заданию Скотта приобрел собак в Сибири, а затем доставил их через Владивосток и Сидней в Новую Зеландию, в порт Литтелтон, где стояло экспедиционное судно. А. Омельченко приобрел для экспедиции на Дальнем Востоке маньчжурских лошадей и также доставил их на "Терра-Нову". Они оба принимали участие в походах вспомогательных партий, обеспечивших поход Р. Скотта на Южный полюс, а также в походах поисковой партии после гибели Скотта. Пристли упоминает об Антоне Омельченко в эпизоде, где описывается разгрузка лошадей с корабля и доставка их на берег вплавь. Из этого эпизода видно, что Омельченко пользовался уважением среди членов экспедиции. Именем Горева Пристли назвал один из пиков вулкана Эребус (пик Дмитрия), что также свидетельствует об уважении, которое завоевал в этой экспедиции наш соотечественник.

За три четверти века, отделяющие нас от событий, описанных в книге Р. Пристли, многое изменилось. На ледяном континенте появились современные научные поселки с электростанциями и надежными средствами связи. В экспедиционных работах широко применяется авиация (самолеты и вертолеты). Ряд экспедиций, в том числе и Советская, используют для перевозки людей и научного оборудования в Антарктиду тяжелые межконтинентальные воздушные лайнеры, сократившие время поездки на ледяной континент с четырех-пяти недель до нескольких дней. Современные гусеничные

снегоходы давно уже вытеснили собачьи упряжки как транспортное средство. Коренным образом изменились и методы экспедиционных работ. Для составления карт применяется аэрофотосъемка, а в последние десятилетия — и спутниковая информация. Современная аппаратура позволяет не только сфотографировать обширные пространства Антарктического материка, но и, измерив толщину мощного ледникового покрова, составить карты его ложа. Спутниковая информация позволяет оперативно следить за изменением ледовой обстановки в Южном океане, за изменением береговой линии, движением айсбергов и погодой на обширных пространствах Антарктики. Не изменилась только суровая природа Южной полярной области. Все так же, как и во время экспедиции Скотта, на побережье Антарктиды бушуют ураганные ветры, беснуются метели, а в глубине материка свирепствуют ужасающие морозы.

В настоящее время в тех местах, где происходили события, описанные в этой книге, ведут исследования экспедиции США и Новой Зеландии. Их базы — Мак-Мёрдо и Скотт — находятся на полуострове Росса, а англичане еще до Международного геофизического года сосредоточили свои усилия на противоположной стороне материка — Антарктическом полуострове и побережье моря Уэдделла, где создали сеть своих научных станций и развернули полевые маршрутные работы. О героях книги Р. Пристли напоминают в этом районе географические названия: кроме уже упоминавшегося ледника Пристли, на карте вы можете найти ледник Кемпбелла, а также горные вершины Дикасон, Браунинг, Левик и Абботт.

Л. И. Дубровин

От автора

Вокруг Южного полюса раскинулся континент, который по размерам не уступает другим материкам земного шара, а в высоту в значительной своей части достигает 6—10 тысяч

футов (Таблицу перевода английских мер в метрические см. на с. 351. Прим. Перев) над уровнем моря. Его исследование стало одной из главных задач современных географов. Два района этого континента изучены уже сравнительно хорошо. Предлагаемая вниманию читателя книга рассказывает о смелом предприятии кучки людей, стремившихся вписать новую главу в этот важный географический труд.

Человеку непосвященному, который не мыслит географическими категориями, трудно представить себе расположение отдаленных частей Антарктического континента, лежащего вокруг полюса и имеющего очертания, близкие к кругу. Для облегчения задачи я посоветовал бы соотносить районы Антарктики с более известными территориями к северу от нее. Этот метод хорош еще и тем, что положение того или иного участка определяется местом отправления исследовавших его экспедиций. Так, суда, совершавшие плавания в Западную Антарктику, базировались в Южной Америке, а те, что исследовали Восточную Антарктику (там находится и Земля Виктории, о которой пойдет речь в нашей книге), имели последние порты приписки в Австралии, Тасмании или Новой Зеландии.

Поэтому о Земле Виктории, являвшейся основной целью английских исследований на крайнем юге, принято говорить, что она принадлежит к австрало-азиатскому сектору Антарктики.

Двадцать пятого сентября 1839 года два небольших парусника, "Эребус" и "Террор", спустились по Темзе и, выйдя в океан, взяли курс на юг. Они намеревались совершить плавание, не уступающее знаменитым путешествиям величайшего английского мореплавателя капитана Кука*. Во главе экспедиции стоял капитан Джеймс Росс, уже прославившийся открытием Северного магнитного полюса. На сей раз перед ним стояла задача определить местонахождение Южного магнитного полюса и, если возможно, достигнуть его. Экспедиция Росса открыла Землю Виктории, и нынешнее оживление полярных исследований можно считать одним из ее отдаленных последствий.

В январе 1841 года, после двухлетнего плавания, насыщенного интересными и важными для науки наблюдениями, когда до Южного магнитного полюса оставалось всего лишь 200—300 миль, путь "Эребусу" и "Террору" преградил берег, где на высоту 12 тысяч футов вздымался горный хребет. В честь покровителей экспедиции Росс назвал его хребтом Адмиралти. Встреченная суша заставила суда изменить курс, несколько дней они шли вдоль берега в южном направлении, но 27 января путешественники, к своему удивлению, увидели прямо над собой "гору высотой 12 400 футов, которая испускала в большом количестве пламя и дым".

Остров*, где находился этот большой вулкан в виде правильного конуса, явился непреодолимым препятствием для дальнейшего продвижения на юг — его берег поворачивал на восток, — и Россу пришлось проститься с надеждой достигнуть Магнитного или географического Южного полюса. Со временем остров, преградивший Россу путь к югу, был назван его именем, действующий вулкан и соседний, потухший, получили наименования судов экспедиции "Эребус" и "Террор", а сравнительно свободное ото льда море было названо морем Росса. Все эти названия будут часто встречаться в нашем рассказе о том, что нам пришлось пережить в 1910—1913 годах.

Капитан Росс оставил гору Эребус по правому борту и пошел на восток. На протяжении более 400 миль он плыл вдоль ледяной стены, не пускавшей его на юг и тянувшейся в чистом от паковых льдов море, сколько хватал глаз, далеко на восток. Стену эту капитан Росс назвал, как нельзя более точно в его положении, "Великий Ледяной Барьер"** и описал в своей книге следующими словами: "Невозможно представить себе более монолитную массу льда; на всем ее протяжении мы не смогли обнаружить ничего похожего на щель или трещину, и, судя по интенсивно яркому небу над ней, она простиралась далеко к югу".

В этом плавании Росс достиг 77°46' южной широты, то есть продвинулся на юг намного дальше всех предшествующих исследователей и поставил рекорд, который в течение последующих пятидесяти лет не мог превзойти никто. Это удалось лишь после того, как на парусниках появились паровые машины, открывшие новую эру в исследовании Антарктики, ибо они несколько уменьшили зависимость судов от капризов паковых

льдов. Теперь корабли отваживались приближаться к берегу и стоять на якоре столько времени, сколько было необходимо для выгрузки снаряжения береговых партий и достаточного числа людей.

Дальнейшие исследования Росса, важные сами по себе, не представляют непосредственного интереса для нас, так как поле деятельности нашей экспедиции ограничивалось названными выше местами.

Следующее слово в истории Земли Виктории принадлежит плаванию норвежского китобойца под командой капитана Кристенсена. Шестнадцатого января 1895 года его люди увидели мыс Адэр на северной оконечности Земли Виктории, через два дня "Антарктик", продвинувшись на юг почти на три градуса, достигла острова Позешен и экипаж сошел на берег в том самом пункте, где 55 лет назад Росс водрузил английский флаг и объявил прилежащее побережье английским владением.

На борту "Антарктик" находился молодой австралиец норвежского происхождения по имени Карстенс Борхгревинк, который так страстно желал побывать в Антарктике, что нанялся в рейс простым матросом. Этот смельчак, обуреваемый дерзкими замыслами, возвратившись из плавания, решил сам организовать экспедицию. Прошло несколько лет — и ему удалось увлечь своими планами сэра Джорджа Ньюнса*. Тот финансировал предприятие, и в 1899 году Борхгревинк во главе береговой партии высадился на мысе Адэр, отправил доставившее его судно "Южный крест" обратно в Австралию и перезимовал на Антарктическом континенте, чем положил начало новому этапу полярных исследований. Однако мыс Адэр, выбранный Борхгревинком для высадки случайно, только потому, что он на нем уже бывал, оказался плохой базой для санных вылазок: местность вокруг, как будет видно из нашего рассказа, была почти непроходимой, и это сильно ограничивало работу экспедиции. Тем не менее Борхгревинку принадлежит заслуга новаторства — он применил новую методику экспедиционных работ, и те из нас, кто шел по его следам, убеждены, что сделанное им не оценено по достоинству. Первая зимовка на Антарктическом континенте — дело нешуточное, а ее руководителю, успешно проведшему через это испытание почти всех своих людей, никак нельзя отказать по крайней мере в организаторском таланте.

Следующим летом "Южный крест" снял береговую партию и пошел дальше на юг. Люди Борхгревинка высаживались на Барьер и предпринимали небольшие санные вылазки, но поставленный Россом рекорд продвижения на юг превзошли очень ненамного.

[redacted]

[redacted] www.skitzlets.ru [redacted] скачать здесь >>>