



□ Вивиан Фукс, Эмонт Хиллари
□ "Через Антарктиду"

Аннотация

Книга В. Фукса и Э. Хиллари — это обработанные дневники первого в истории человечества пересечения Антарктиды наземным путем. Начав свой путь от станции Шеклтон, на берегу моря Уэдделла, в ноябре 1957 г., Трансантарктическая экспедиция, преодолевая невероятные трудности, достигла Южного полюса, а затем к марту 1958 г. завершила путешествие на другой стороне шестого континента — на станции Скотт, на берегу моря Росса.

Глава 1 Начало

В начале декабря 1949 года мы двое пролежали три дня в спальных мешках, а ветер все еще продолжал гнать мимо нашей палатки вихри густого снега, скрывавшие от нас горы Земли Александра I. Время от времени Рэй Эдди или я — Вивиан Фукс — выходили покормить две собачьи упряжки или отрыть их постромки из-под быстро накапливающегося снежного наноса. Это было необходимо, чтобы собаки могли вставать на ноги и не задохлись, похороненные на слишком большой глубине под снегом. Мы уже давно нанесли на карту последние свои добавления, записали геологические наблюдения, заполнили дневники. Теперь приходилось ждать, когда утихнет снежная

буря, чтобы можно было продолжать путь на юг; но провизия подходила к концу, и значительно продвинуться дальше нам бы не удалось. Поэтому мы занялись обсуждением вопроса, как геология этого района связана с остальной частью Антарктиды. Сейчас работа шла на пределе достижимости для отряда на собачьих упряжках без поддержки: ведь к моменту возвращения на базу на острове Стонингтон будет пройдено больше тысячи миль. Разговор о пределах достижимости без поддержки привел нас к мысли о путешествии в глубь континента.



Времени у меня было сколько угодно, и я начал составлять список всего, что потребуется для такого путешествия, я даже прикидывать стоимость осуществления такого плана. Если можно будет 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, — я полагал, около четверти миллиона фунтов. Такую экспедицию 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 окажется, конечно, обеспечение сейсмического зондирования толщи льда, для чего потребуется масса всякого электрического оборудования и привод для его работы, да к этому еще не меньше полутонны взрывчатки для осуществления необходимых «взрывов». Мы обыгрывали этот очаровательный замысел все то время, пока продолжалась снежная буря, однако мы ведь уже находились в экспедиции, на окончание которой должно было уйти немало времени.

Шесть недель спустя, вернувшись на остров Стонингтон, Эдди и я упомянули об этом замысле, но никто не принял его всерьез, а через несколько лет я узнал, что на базе держали пари против возможности когда-либо действительно воплотить его.

В начале 1950 года на пути домой я телеграфировал Джемсу Уорди (впоследствии сэр Джемс Уорди), ректору колледжа св. Джона в Кембридже, который был начальником научного персонала у Шеклтона и брал меня с собой в 1929 году в экспедицию в северо-восточную Гренландию. Я сообщил ему в телеграмме о своем замысле, а позже обсудил вопрос с ним лично. В то время было ясно, что пока ничего сделать нельзя, но он не забыл об этом проекте и в 1955 году сам спросил меня, интересуюсь ли я все еще его осуществлением. Он бывал также на официальных заседаниях, где присутствовал и сэр Майлс Клиффорд, бывший в то время губернатором Фолклендских островов, и так как я тогда вел работы в Антарктиде для Фолклендских островов, то сэр Майлс предложил мне составить план перехода через Антарктиду.

Первый набросок проекта намечал путешествие партии от южного берега моря Уэдделла к заливу Мак-Мердо в море Росса — расстояние около двух тысяч миль. Партия должна была использовать гусеничные машины при поддержке самолетов и групп на собаках. На различных этапах перехода предполагалось оставлять машины, сослужившие свою службу в качестве передвижных складов. На той стороне Антарктиды, у моря Росса, особая партия должна была разведать маршрут с полярного плато вниз, через горы, к базе, устроенной в заливе Мак-Мердо. Она же должна была устроить склады продовольствия и горючего по маршруту экспедиции, чтобы таким образом исключить часть груза, которую иначе пришлось бы тащить через континент.

Такое путешествие позволило бы исследовать 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; эта станция была бы также главным складом, от которого основная партия отправилась бы в переход, полностью снабженная всем, что нужно. Во время перехода экспедиция должна была произвести сейсмическое зондирование и провести гравиметрические измерения, чтобы определить толщину полярного ледового щита и форму подстилающей скальной поверхности.

Следующий шаг — заручиться поддержкой тех, чьи знания и энтузиазм можно было бы использовать для развития полярных работ. Отклик многих лиц, имевших очень мало свободного времени, был щедрым и немедленным. В начале 1956 года сформировалась комиссия из двадцати четырех членов под председательством маршала авиации сэра Джона Слессора, и из состава комиссии назначили Комитет по управлению экспедицией. Кроме того, были образованы три подкомитета, ведавшие финансами, программой научных работ и отбором персонала.

Теперь, когда экспедиция уже успешно завершена, можно оглянуться на тот начальный период с еще большей признательностью к тем, кто отдавал нашему предприятию свое время и поддерживал его престижем своего имени. Они верили в наше дело и умели предвидеть, хотя наш проект должен был казаться им скорее оптимистическим, чем способным принести плоды. Все мы, кому посчастливилось принять участие в работе в полевых условиях, глубоко сознаем, чем мы обязаны членам

комитетов, так как именно их активная и моральная поддержка дала нам возможность приступить к делу.

Контр-адмирал Ч. Р. Л. Парри стал секретарем Комитета и немедленно организовал Управление, которому предстояло служить костяком нашей деятельности в Англии.

17 февраля 1955 года правительство объявило о предоставлении нам фонда в 100 000 фунтов ; за этим последовали решения о финансовой поддержке со стороны Новой Зеландии, Южной Африки и Австралии. Позже Новая Зеландия приняла на себя ответственность за экспедиционную партию на стороне моря Росса и базу Скотт. Это повлекло за собой много работы для правительственных организаций, в особенности для новозеландского военно-морского флота, который приобрел судно «Индевр» и сформировал его команду (капитан Т. Керквуд), для новозеландских военно-воздушных сил, выделивших четырех человек и самолет «Остер», и для новозеландского почтового ведомства, которое передало нам необходимое радиооборудование и обеспечило связь.

Многие другие организации помогли проектировать и строить базу Скотт; на ней должны были поселиться не только члены Трансантарктической экспедиции, но еще и посланные департаментом научных и промышленных исследований ученые, работа которых должна была составить вклад Новой Зеландии в проведение Международного геофизического года.

Четыре правительства Содружества наций вместе предоставили нам наличными деньгами 187 000 фунтов , но все же нужно было найти и другие источники, чтобы покрыть остающуюся часть сметной стоимости, то есть еще свыше 500 000 фунтов .

До первой мировой войны обычным способом снаряжения экспедиций было шефство над ними частных лиц; ведь частной поддержкой пользовались также и различные искусства и науки. Сейчас эту роль взяла на себя промышленность в лице многих фирм как в Великобритании, так и в Новой Зеландии. То, что в конце концов фирмы, оказавшие нам поддержку, могли получить некоторые выгоды, если наша экспедиция будет иметь успех, мы считали лишь слабым вознаграждением за весьма практические проявления веры в экспедицию, когда она находилась еще в ранней стадии планирования и была уязвима для всяких сомнений и критических нападок, окружающих любое новое предприятие. Сотни фирм помогли экспедиции материалами и деньгами.

Кроме промышленности нас щедро поддерживали различные фонды и общества. Первый дар пришел от Королевского географического общества — дар бесценный, так как служил фактическим свидетельством интереса Общества. Позже Фонд Гревса и Фонд Эвереста дополнили наши медленно нараставшие ресурсы значительными суммами. Когда сэр Антони Идеи стал премьер-министром, он помог экспедиции, обратившись к публике с призывом и рекомендацией поддержать наше дело. Отклики были щедрыми и неослабевающими. Почти четыре тысячи школ приняли участие в сборе денег на экспедицию.

Сама экспедиция была оформлена как компания с ограниченной ответственностью, которой был присвоен статус благотворительной организации. Это позволило нам зарабатывать деньги на покрытие расходов продаж брошюр, книг, выступлениями по радио и использованием других прав. В целом доход от этих источников составил около одной пятой всей потребной суммы.

Вскоре начались муки подбора будущих участников экспедиции. Уже довольно давно лился поток заявлений, главным образом из Англии, но были обращения также из

Канады, Новой Зеландии, Австралии, Южной Африки, различных европейских стран и даже из Нигерии, Пакистана, Индии и Цейлона. При отборе руководствовались некоторыми основными принципами, но иногда оказывалось, что они друг другу противоречат. Каждый признанный годным для такого предприятия кандидат должен быть физически в форме и обладать уравновешенным характером, столь необходимым в трудных, меняющихся условиях полярного путешествия. Он должен быть особенно квалифицированным в своем деле, но в то же время уметь выполнять работу в других областях, если возникнет в том необходимость. Он должен быть готов в порядке очереди варить еду, мыть посуду, убирать и вообще выполнять любую тяжелую или неприятную работу на базе.

Естественно, что наличие предшествующего опыта в полярном деле представляло собой большое преимущество, так как браться за такую задачу, не имея в составе экспедиции большой доли опытных людей, было бы неразумно. Из всего этого видно, что отбор людей был нелегким делом, но с двумя категориями подавших заявления можно было покончить сразу. Во-первых, неизбежно приходилось отвести тех, кто не имел научных или технических знаний: число участников экспедиции было слишком мало, чтобы в их число включать тех, кто мог внести в дело только свой энтузиазм. При этом мы потеряли множество потенциально превосходных полярных путешественников. Во-вторых, люди с опытом были известны по уже выполненной ими полярной работе, и было нетрудно отвести ряд должностей таким людям.

Мы предусмотрели, что отобранные полярники будут поступать в наше Управление и помогать в получении и подготовке оборудования, которое потребуется в их области работы. Благодаря этому те, кому предстояло пользоваться определенным оборудованием, сами отвечали за его поступление и были довольны, зная, что они сами должны проследить за соответствующим исполнением своих собственных требований.

Первым прибыл 28-летний Дэвид Стреттон, ставший моим заместителем, и на него легла грандиозная задача составления списков запасов, обсуждения наших особых нужд с поставщиками и координации с правительственными агентствами вопросов упаковки и отправки всего комплекса оборудования и материалов. Двухлетний опыт работы геологом на Земле Грейама очень пригодился ему теперь, так как Стреттон мог оценивать нужды экспедиции и предвидеть трудности, какие могут возникнуть из-за различных предметов, если они не вполне будут подходить для использования в Антарктике.

Вскоре за ним появился Дэвид Пратт, 30 лет, который немедленно принял на себя технический отдел и стал вести наш транспорт и горючим для него. Во время войны он служил во Франции в тыловом подразделении Королевских технических войск, хорошо знал гусеничные машины, а после войны окончил с отличием инженерный факультет в Кембридже. Высокий, деятельный, полный идей, он обладал даром убеждать ничего не подозревающих людей делать гораздо больше того, что они собирались сделать, знакомясь с его проектами. Несомненно, именно благодаря его неустанной непоколебимой энергии громадная работа по нашим транспортным машинам в Англии, Норвегии, в Антарктиде была закончена за то короткое время, которым мы располагали.

Новозеландские военно-воздушные силы согласились оказать нам весьма значительную помощь, выделив четырех человек, два специально оснащенных самолета «Остер», главное оборудование для радиосвязи и радиомаяки. Другой самолет—

«Оттер» — был куплен экспедицией в Канаде и совершил затем перелет в Англию через Гренландию.

Наше Управление почувствовало облегчение, когда к нам поступил на должность старшего пилота Джон Льюис, обязанностью которого было играть роль связного между экспедицией и министерством авиации и координировать получение самолетов, запасных частей, радиооборудования и различных необходимых припасов. Льюису было 33 года, у него был опыт полетов в Антарктике, когда он работал на острове Десепшен и позже, в 1949—1950 годах, на аргентинских островах. Он был неизменно весел, и мы никогда не забудем его восторга, когда с него сняли мерку для защитного костюма и он, узнав свои основные размеры и их соотношения, радостно объявил: «Зовите меня грушей!» Когда он летал на «Остере» с шасси на поплавках, казалось почти невероятным, что маленький самолет может оторваться от воды, имея на борту солидную фигуру Льюиса да еще пассажира. В самом деле, если пространство воды для разбега было мало, то он иногда летал один, не беря на борт никого, чтобы избежать риска врезаться в лед в конце полыньи.

Второму пилоту Гордону Хэслопу было 32 года. Хотя он служил в новозеландских воздушных силах, но у этого новозеландца был большой опыт полетов на многих различного типа самолетах в отдаленных краях. Веселый, склонный на вечеринках запевать мелодичные маорийские песни, он скоро завоевал полное наше доверие к его умению вести самолет в действительно нелегких и неожиданных условиях, к его способности быстро ориентироваться в случае самых необычайных происшествий.

В числе новозеландцев был еще Питер Уэстон, который в свои 34 года имел уже опыт ухода за самолетами в Антарктиде в составе норвежско-англо-шведской экспедиции 1950/51 года. Уэстон весил около 100 килограммов — больше всех в нашей партии; с непоколебимым спокойствием он нес полную ответственность за поддержание в летном состоянии наших самолетов в очень трудных условиях. И самолеты ни разу не подвели нас.

Министерство авиации прикомандировало к нам Тэффи Уильямса, который должен был отправиться в качестве радиста с передовой партией, а затем остаться на вторую зиму. Уильямсу было 35 лет, он отвечал за всю связь, поддерживая ее между нашими базами и полевыми отрядами, наряду со сношениями с внешним миром. Небольшого роста, всегда с сигаретой, за исключением периодов, когда он проигрывал пари, что может бросить курить, он стал широко известен в эфире своим певучим валлийским акцентом и характерной манерой вступления от имени базы в связь с Лондоном. Тэффи совершенно не трогало ничто происходившее за стенами комнаты радио. В жизни базы он играл важную роль; в конце экспедиции он совершил перелет через весь континент на базу Скотт.

Один за другим все четыре новозеландца присоединились к нам и приступили к работе, каждый на своем месте, зная, что от них в большой степени будет зависеть успех или неудача экспедиции в полевых условиях.

Наше Управление в Лондоне помещалось на Виктория-стрит, 64, на верхнем этаже, и занимало пять маленьких, скудно обставленных комнат. Временами в них работало до девятнадцати членов экспедиции и комнаты бывали переполненными и набитыми до того, что в них можно было только стоять. Комнаты почти никогда не пустовали, так как работа шла до поздней ночи и продолжалась без перерыва на уикенды по многу недель. Постепенно комнаты заполнялись всякими предметами: бичами для собак, образцами

штормовок, спальными мешками и всякими рационами неприкосновенных запасов, присланными для испытания. Последние часто доказывали свою пригодность, помогая работавшим во время уикендов дожить до открытия магазинов в понедельник.

Мы очень гордились тем, что королева взяла над нами шефство, и ее портрет с собственноручной подписью висел в главной комнате; но стены меньших комнат покрылись плакатами, вырезками из газет, инженерными графиками и фотографиями; на двери Дэвида Стреттона снаружи был большой бант из красной ленточки!

Наш секретарь первым делом вывесил над дверью табличку с известным изречением герцога Веллингтона:

«Если бы я пытался отвечать на массу пустяшной корреспонденции, которой меня заваливали, то это закрыло бы мне доступ к серьезному занятию кампанией».

С самого начала нас великолепно поддерживали энтузиазм, способность к сосредоточенной тяжелой работе и веселое, бодрое настроение поступивших к нам девушек, терпеливо и не озлобляясь выдерживавших непрерывную нагрузку и преодолевавших телефонный барьер, который отпугнул бы многих. Это создавало вокруг крепкое ощущение «семьи» и взаимную привязанность; ей предстояло развиваться, когда мы были в походе, в чувство глубокого доверия к базе на родине, в уверенность в том, что они понимают наши нужды.

Двадцатисемилетний Кен Блейклок с четырехлетним опытом зимней работы в Антарктике был назначен руководителем передовой, рекогносцировочной, партии. Он был одним из двух геологов, работавших со мной в 1948—1950 годах на острове Стонингтон, и еще два года пробыл в Хоуп-Бей вместе с Дэвидом Стреттоном. Блейклок имел весь опыт, необходимый для присмотра за недавно прибывшей партией, очутившейся в трудных условиях. Хотя он и понимал необходимость в транспортных машинах, но в душе был за собак. Ему предстояло на собаках обследовать горы Шеклтона, и впоследствии он и Ион Стивенсон впервые после Амундсена, то есть после 1911 года, достигли полюса на собаках.

Заместителем Блейклока был Ральф Лентон, 32 лет; в январе 1948 года он прибыл со мной в Антарктиду, с тех пор зимовал там пять раз на различных базах. На нем в первую очередь лежала постройка зданий в Шеклтоне, но его умение выполнить любую работу оказалось чрезвычайно полезным, и, между прочим, он стал нашим лучшим поваром. Он был страстным радиолюбителем, и его характерную манеру работать ключом легко узнавали на всех антарктических базах в течение многих лет. Он участвовал во всех радиоработах на базе и, как и Тэффи Уильяме, совершил потом перелет на базу Скотт на самолете. Во время перехода через континент Ральф был нашим единственным радистом.

В передовую партию вошли три метеоролога. Тони Стюарт, 32 лет, — руководитель работ по программе в целом; он пришел к нам из военно-морского колледжа в Пенгборне, где преподавал физику. Стюарт имел опыт работы с шарами-зондами для верхних слоев атмосферы, полученный на судах службы погоды в Атлантическом океане. Маленького роста, хорошо сложенный, он, казалось, так же естественно носил комбинезон или штормовку, как и безукоризненный городской костюм.

Питера Джеффриса нам одолжило метеорологическое управление министерства авиации. На этого спокойного, несколько замкнутого человека хрупкого телосложения можно было всегда положиться в любом взятом им на себя деле. Ему было 24 года, и работа на судах службы погоды в Атлантическом океане наделила его умением жить в

маленьком, изолированном коллективе. К сожалению, ему не удалось приступить к выполнению метеорологической программы по верхним слоям атмосферы, работая в рекогносцировочной партии, так как были утрачены необходимые материалы, и он поступил на базу Королевского общества в Халли-Бей, где и показал в следующем сезоне полностью свое умение работать.

Южная Африка прислала нашего третьего метеоролога. Ханнес Лагранж, 28 лет, прибыл из бюро погоды в Претории. Для нас это была поначалу «темная лошадка», но оказалось, что он был настолько же приятен по складу характера, насколько высок и крепок по сложению. Служба на метеорологической станции Южно-Африканского Союза на острове Марион подготовила его к нашему образу жизни, и, будучи дотошным и старательным, он без затруднения справлялся со своей работой.

Рой Хомард, 34 лет, откомандированный к нам из Королевских электротехнических и механических войск, должен был идти с передовой партией в качестве инженера. В 1953—1954 годах он провел год в Британской северогренландской экспедиции, где показал себя настоящим мастером по уходу за механизированным транспортом в условиях очень низких температур. В этой экспедиции Хомард производил замену двигателей на гусеничных машинах «Уизел» («студебеккер») при температуре минус 45°, но это не пугало его, и он решил попробовать свои силы в Антарктике. Маленький, ладно скроенный, с чутким сном, неутомимый работник, он, хотя его опыт был приобретен на «Уизелах», явно перенес свою любовь на вездеход «Графство Кент» (системы сноу-кэт), названный так в честь места рождения Роя, и эту машину он провел через весь континент. Восьмым членом передовой партии был Райнер Голдсмит, его все называли Райно. Райно был высокий молодой человек, 28 лет, со склонностью искать во всяком деле новые пути. Как доктор он заботился о здоровье зимовавшей партии и выполнял программу физиологических исследований, но, кроме того, весной присоединился в нескольких поездках на санях к Кену Блейклоку.

Еще одним новозеландцем у нас был Джордж Лоу, 31 года. Когда-то он работал учителем, но потом участвовал в экспедиции на Чо-Ою и в успешном восхождении на Эверест. Отличное умение обращаться с фотоаппаратом позволило ему занять место нашего официального фотографа. Его прекрасные снимки вызывали восхищение у многих, но, к сожалению, сохранилось очень мало фотографий его собственной высокой нескладной фигуры. Когда удавалось уговорить его и Гордона Хэслопа спеть на вечеринке, то их исполнение дуэтом маорийских песен было у нас любимым номером.

Летом закончились переговоры в Новой Зеландии об организации партии на стороне моря Росса. Комитет моря Росса формировался в Веллингтоне как дополнение к Лондонскому комитету по управлению экспедицией с соответствующими подкомитетами по специальным вопросам. Начальником партии моря Росса назначили сэра Эдмунда Хиллари; эта партия должна была организовать базу для экспедиции в заливе Мак-Мердо и заложить промежуточные склады между этой базой и полюсом.

К началу ноября в адрес правительственных агентств начала поступать масса экспедиционных припасов для погрузки на канадское промысловое судно «Терон» (капитан Харальд Маро), зафрахтованное для доставки экспедиции в море Уэдделла. Теперь месяцы раздумья, уговоров, составления списков, писания писем обрели конкретную форму в виде тысяч ящиков, начавших заполнять трюмы судна. Пространство палубы заняли сотни бочек с горючим, два самолета, сноу-кэт, 24 собаки, кислородные и ацетиленовые баллоны, печные трубы и сотни других вещей. Чтобы

перейти с одного конца судна на другой, нужно было перелезть через весь этот ассортимент, а во всех каютах громоздились личные вещи персонала.

Наступило время прощаться с семьями и с домом 64 на Виктория-стрит. Уезжавшие надеялись, что для остающихся наступит некоторая передышка после суматохи и работы допоздна, которую они терпеливо вели последние месяцы. Мы так дружно трудились все вместе, что казалось, будто здесь остается часть самой экспедиции. Прочное единство целей, выкованное совместно полевыми партиями и Управлением экспедиции на родине, в последующие три года не раз оказывалось большой силой, действовавшей в моменты непредвиденных напряженных ситуаций.

. . .

Источник: <http://lib.aldebaran.ru>

Полную версию рассказа в формате "Word" Вы можете [скачать здесь >>>](#)