

Часть I

Цели и задачи экспедиции. Подготовка снаряжения. Участники. Отплытие

Первые приготовления к экспедиции

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

Экспедиция «Дискавери» привезла в свое время огромный научный материал и в некоторых важных областях науки дала ценнейшие результаты, но я полагал, что следующая экспедиция может продвинуть дело еще дальше. Экспедиции «Дискавери» изучила огромную цепь гор, тянущуюся с севера на юг, от мыса Адэр до $82^{\circ}17'$ ю. ш., но куда направляется далее этот хребет, к юго-востоку или прямо на восток, и продолжается ли он на значительное расстояние, не было выяснено, а потому не были определены и южные границы равнины Великого

ледяного барьера. Беглый взгляд, брошенный нами на Землю короля Эдуарда VII с борта «Дискавери», не позволял сказать ничего определенного относительно природы и протяженности этой земли, и тайна ледяной стены Великого барьера оставалась невыясненной. Точно также весьма существенным для науки было бы получить хотя бы некоторые сведения относительно движения ледяного покрова, образующего Барьер. Затем мне хотелось выяснить также, что находится за этими горами южнее широты $82^{\circ}17'$ и поднимается ли там антарктический материк также в виде высокого плоскогорья, подобного тому, которое было найдено капитаном Скоттом за Западными горами. Многое следовало еще сделать и в области метеорологии. Эти работы имели особое значение для Австралии и Новой Зеландии — ведь на метеорологические условия этих стран антарктический материк оказывает значительное влияние. При всей бедности фауны Антарктики видами животных зоология этой области также представляла интерес. Особое внимание я хотел обратить на минералогические исследования, помимо общих геологических. Изучение южного полярного сияния, атмосферного электричества, приливных течений, гидрологии, воздушных течений, образования и движения льдов, вопросов биологических и геологических — все эти задачи представляли собою безгранично обширное поле исследований, и организация экспедиции с этими целями вполне оправдывалась бы уже из чисто научных соображений, независимо от желания достигнуть возможно более высоких широт.

Затруднения, встречающиеся большинству людей, которые пытаются организовать экспедицию, это прежде всего затруднения финансовые, и мне с ними пришлось также в первую очередь столкнуться. Снаряжение и отправка антарктической экспедиции требуют затраты не одной тысячи фунтов стерлингов, притом без надежды скоро вернуть их обратно и даже с полной вероятностью, что их вообще не удастся вернуть. Я составил смету возможно более экономную как в смысле снаряжения судна, так и в смысле личного состава экспедиции, но, несмотря на все мои усилия, мне более года не удавалось получить необходимой суммы. Я обращался за содействием к богатым людям, доказывал, как только умел, всю важность предполагаемых исследований, но денег получить не мог. Одно время мне даже казалось, что придется совсем бросить это предприятие. Однако я продолжал настойчиво хлопотать и в конце 1906 года получил некоторые обнадежившие меня обещания финансовой поддержки от нескольких своих личных друзей. Тогда я сделал еще одну

попытку, и к 12 февраля 1907 года мне было обещано уже достаточно денег, чтобы я мог заявить окончательно об отправлении экспедиции на Юг. На деле, впрочем, некоторые из этих обещаний не могли быть выполнены, и как раз к моменту отплытия экспедиции из Англии мне пришлось столкнуться с большими финансовыми затруднениями. Только когда я прибыл в Новую Зеландию и правительства Новой Зеландии и Австралии с готовностью оказали мне щедрую помощь, финансовое положение экспедиции стало более удовлетворительным.

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

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

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

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

Земля Уилкса — побережье Антарктиды в австралийском квадранте, приблизительно между 100 и 140° в.д. В 1840 году была скорее угадана, нежели открыта американской экспедицией лейтенанта Чарльза Уилкса. Работами исследователей нынешнего столетия, в частности участниками австралийской экспедиции 1912–1914 годов на судне «Аврора» под начальством профессора Дугласа Моусона, а также сотрудниками морской части советской комплексной антарктической экспедиции Академии наук СССР на дизель-электроходе «Обь» в 1955–1956 годах доказано, что часть «открытой» Земли Уилкса была воображаемой. Так, например, дизель-электроход «Обь» шел полным ходом по месту, на котором на карте значился Берег Сабрина, и глубины под килем корабля исчислялись сотнями метров. «Несмотря на эту неувязку, — писал ранее Д. Моусон, — работы Уилкса имеют большую ценность. Он оконтурил массив пакового льда в том виде, в каком он был в 1840 году, и промерами установил ряд мелких мест, являющихся более убедительным свидетельством земли, чем его туманные и часто мало обоснованные утверждения» (Д. Моусон. В стране пурги. Изд-во Главсевморпути, Л., 1935). Небезынтересно вспомнить, что подробные инструкции по проведению гидрографических исследований написал для Уилкса русский адмирал И. Ф. Крузенштерн, использовавший богатый опыт русских моряков. — Прим. ред.

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

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

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

Когда я увидел, что некоторые из обещаний поддержки не осуществились, а также, что Королевское географическое общество, несмотря на его сочувственное отношение, не имеет возможности оказать мне финансовую помощь, я обратился к ряду лиц с просьбой о поручительстве в банке с тем, что выкуплю эти гарантии в 1910 году по возвращении экспедиции. Именно таким путем я обеспечил сумму в 20000 фунтов, составлявшую большую часть денег, необходимых для организации экспедиции. Я не могу не восхищаться доверием, которое оказали мне и моим замыслам поручившиеся за меня люди, зная при этом, что я смогу выкупить их гарантии только благодаря чтению лекций и продаже этой книги после окончания экспедиции. Когда финансовые вопросы были разрешены, я занялся покупкой снаряжения и продовольствия, подыскиванием судна и подбором персонала.

Снаряжение полярной экспедиции — задача, для разрешения которой требуется, помимо опыта в этом деле, еще и величайшее внимание к самым мелким деталям. После того как экспедиция покидает цивилизованный мир, она лишается всякой возможности исправить свои упущения или возместить забытые предметы. Справедливо считают, что исследователь должен быть мастером на все руки, умеющим обходиться теми материалами, которые окажутся в его распоряжении, однако пользование самодельными приспособлениями ведет к увеличению трудностей и дополнительной опасности. Главная цель при организации подобной экспедиции — подготовить ее к любым случайностям. Для меня было большой удачей, что мне в этом деле помогал м-р Альфред Рейд, который обладал уже значительным опытом в связи с подготовкой предшествующих полярных экспедиций. Я назначил м-ра Рейда управляющим делами экспедиции, и он оказался незаменимым помощником. К счастью, мне в работе не мешали никакие комитеты. Весь контроль находился в моих собственных руках, и я избежал, таким образом, задержек, без которых не может обойтись дело тогда, когда каждая деталь зависит от решения группы людей.

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

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

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

Второе условие — чтобы пища, употребляемая во время санных экспедиций, была возможно более легкой, но при этом нужно помнить, что чересчур концентрированная пища труднее усваивается и поэтому менее питательна. Пищевые экстракты, которые, может быть, вполне подходят для обычного климата, в полярных условиях оказываются малопригодными,

потому что при очень низкой температуре воздуха нормальную температуру тела можно поддерживать только жирной и мучной пищей и притом в довольно больших количествах. Затем пища санной экспедиции не должна требовать долгого времени для приготовления, иными словами, чтобы при варке достаточно было только довести ее до кипения, поскольку экспедиция может захватить с собой лишь ограниченное количество топлива. Более того, она должна быть съедобной и без всякой варки, так как может случиться, что топливо пропадет или будет израсходовано.

В выборе провизии для зимнего лагеря возможен большой простор, поскольку можно рассчитывать, что до этого пункта доберется судно и поэтому вопрос о весе не так важен. Я поставил себе целью обеспечить широкое разнообразие в пище, заготовленной на время полярной ночи. Долгие месяцы темноты действуют угнетающе на всякого человека, непривычно к таким условиям, и поэтому надо стремиться нарушить это однообразие всеми возможными средствами. Разнообразие в еде, сверх того, полезно для здоровья, а это особенно важно в период, когда люди вынуждены вести малоподвижный образ жизни и когда порой из-за плохой погоды они буквально по целым дням сидят взаперти.

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

1. Венеста — название патентованной древесины.

ЗАПАС ПРОДОВОЛЬСТВИЯ

для берегового отряда на два года

Пшеничная мука тонкого помола от Кольмана	3048 кг
Различные мясные консервы	2722 кг
Бычьи языки	272 кг
Жареные и вареные куры, индейки, куриное мясо со специями	363 кг
Йоркский окорок	454 кг
Уилтширский бекон	635 кг
Датское сливочное масло	635 кг
Молоко	454 кг
Молочный порошок «Глэксон»	454 кг
Свиное сало, говяжье нутряное сало и костный мозг	771 кг
Постный сахар	454 кг
Демерарский сахар-сырец	318 кг
Сахарный песок	227 кг
Рафинад	118 кг
Какао-экстра от Раунтри	227 кг
Чай от Липтона	159 кг
Сыр, в основном сорта Чедер	454 кг
Кофе	32 кг
Различные джемы и варенье	862 кг
Золотой сироп	150 кг
Различные консервированные супы	1542 кг
Различные фрукты: абрикосы, груши и ломтики ананаса	272 кг
Консервированные фрукты	1150 бутылок
Соль	250 кг
Пудинг с изюмом	55 кг
Пеммикан ¹	454 кг
Сухари из непросеянной муки с добавлением 25% плазмона ²	1016 кг
Сухари из непросеянной муки	203 кг
Сухари Гарибальди	203 кг
Имбирные пряники	102 кг
Яичный порошок	68 кг
Белковый порошок	9 кг
Мясные экстракты фирм «Оксо», «Лемко» и др.	90 кг
Различные маринады, приправы, специи, соусы и т. д.	960 банок
Консервированный говяжий плазмон	144 банки
Плазмоновый порошок	72 банки
Консервированный плазмоновый какао	72 банки
<u>Рыбные консервы:</u> пикша, сельдь, сардины двух сортов, лосось, макрель, омар, мальга, кефаль	1179 кг
<u>Крупа и мука:</u> овсяная мука и крупа, рис, ячмень, тапиока, саго, манная крупа, кукурузная мука, мозговой горошек, зеленая фасоль, лущеный горох, чечевица, сухая фасоль	1633 кг
<u>Сухофрукты:</u> слива, персики, абрикосы, изюм, кишмиш, яблоки	454 кг
<u>Различные сушеные овощи:</u> картофель, капуста, морковь, лук, брюссельская капуста, цветная капуста, сельдерей, шпинат, шотландская морская капуста, пастернак, петрушка, мята, ревень, грибы, свекла, артишоки ³	1270 кг

1. Лучший пеммикан мы получили от фирмы Дж. Д. Бовэ в Колленгагене, лучший сорт говядины с добавлением 60% жира. —Э. Г. Ш.

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

3. Что соответствует приблизительно 13 608 кг свежих овощей. —Э. Г. Ш.

1. Гросс — в настоящее время редко используемая мера счёта, равна 144 предметам. —Ред.

Продовольствием, которое оказалось безукоризненным, нас снабжали следующие фирмы: фирма «Дж. энд Дж. Кольман, лимитед» (Норвич) — 9 тонн пшеничной муки тонкого помола, 508 кг самоподнимающейся муки, 508 кг пшеничной муки крупного помола, 51 кг кукурузной муки, 38 кг сухой горчицы высшего качества, 1¼ гросса¹ готовой горчицы; фирма «Раунтри энд компани, лимитед» (Йорк) — 771 кг какао-экстра (28% жира), 90 кг королевского шоколада; фирма «Альфред Берд энд санс, лимитед» (Бирмингем) — 1440 пачек яичного порошка и порошков для приготовления печенья, желе и бланманже; «Либич'с икстрэкт ов мит компани лимитед» (Лондон) — «Оксо», «Сервис оксо имердженси фуд», «Лемко и Фрэй Бентос» — бычьи языки; «Ивэн, Санс, Лесчер энд Уэбб, лимитед» (Лондон) — 27 ящиков лимонного сока Монсеррат; фирма «Липтон лимитед» — 159 кг цейлонского чая. —Э. Г. Ш.

Запасы провизии были еще пополнены после прибытия «Нимрода» в Новую Зеландию. Веллингтонская фирма «Натан энд компани» поставила экспедиции 68 ящиков молочного порошка «Глэксо». Этот препарат, приготовленный из твердых частиц свежего молока, явился ценным дополнением к списку наших продуктов. От той же фирмы мы получили 87 кг новозеландского сливочного масла и два ящика новозеландского сыра. Несколько фермеров любезно снабдили нас живыми овцами (32 штуки), которые были заколоты в Антарктике и заморожены для употребления во время зимовки. Пока «Нимрод» находился в Литтелтоне, мы получили еще несколько полезных подарков. Было намечено, что годовой запас продовольствия и снаряжения для 38 человек «Нимрод» доставит вторым рейсом на юг, когда отправится за береговым отрядом. Это было предупредительной мерой на тот случай, если «Нимрод» застрянет во льдах и будет вынужден зимовать в Антарктике, причем и в этом случае мы располагали бы годовым запасом продуктов. Ниже я привожу список основных продуктов вспомогательного продовольственного запаса.

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ ЗАПАС

для 38 человек на один год

Разные сорта новозеландских мясных консервов	1724 кг
Новозеландское сливочное масло	590 кг
Чай	45 кг
Кофе	23 кг
Какао-экстра от Раунтри	454 кг
Консервированные фрукты	720 бутылок
Джем	192 банки
Различные рыбные консервы	100 кг
Сардины	245 кг
Новозеландский сыр	127 кг

Свежие новозеландские яйца, засыпанные солью	653 кг
Сушеный инжир	113 кг
Мука тонкого помола от Кольмана	91 кг
Пшеничная мука крупного помола от Кольмана	254 кг
Сухая горчица от Кольмана	13 кг
Готовая горчица от Кольмана	1¼ гросса
Различные сорта мяса	363 кг
Йоркский окорок	726 кг
Бекон	1179 кг
Говяжье нутряное сало	254 кг
Молоко	726 кг
Сахар	1179 кг
Различные рыбные консервы	1270 кг
Жестяные банки консервированных бобов в томатном соусе	204 кг
Варенье и джем различных сортов	1361 кг
Золотой сироп	227 кг
Разные консервированные супы	476 кг
Груши, абрикосы и ломтики ананаса в сиропе	476 кг
Сухофрукты	680 кг
Различные маринады, соусы, приправы и т. д.	545,5 л
Пудинг с изюмом	109 кг
Разные сушеные овощи ¹	1678 кг
<u>Крупа и мука:</u> овсяная мука и крупа, рис, ячмень, саго, тапиока, манная крупа, кукурузная мука, зеленая фасоль, мозговой горошек, лущеный горох, чечевица, сухая фасоль	2631 кг

1. Что соответствует примерно 18 144 кг свежих овощей. —Э. Г. Ш.

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

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

Мы прибыли в Христианию 22 апреля и там узнали, что м-р К. С. Христиансен, который делал сани для экспедиции «Дискавери», находится в Соединенных Штатах. Это было неудачей, но посоветовавшись со Скотт-Хансеном², первым помощником на «Фраме» во время знаменитой экспедиции Нансена, я решил передать работу фирме «Л. К. Хаген энд К°».

Сани заказал по образцу саней Нансена, из отборного дерева и наилучшей работы. Их было сделано 10 двенадцатифутовых, 18 одиннадцатифутовых и 2 семифутовых. Самые большие предназначались для лошадей, одиннадцатифутовые годились

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

как для лошадей, так и для людей, а маленькие сани предназначались для работ около зимовки и для коротких экскурсий, которые придется совершать научным сотрудникам экспедиции.

Материалом для саней служили выдержанный ясень и североамериканский орех. Кроме капитана Пеппера, за изготовлением саней от моего имени следили капитан Изаксен¹ и лейтенант Скотт-Хансен, оба опытные полярные исследователи. Их участие было для меня особенно ценным, потому что они сумели при помощи разных небольших усовершенствований, мало понятных неспециалисту, добиться увеличения прочности и удобства саней. У меня сложилось мнение, для пользования удобнее всего одиннадцатифутовые сани, так как при этой длине они еще не громоздки, но в то же время достаточно длинны, чтобы свободно проезжать по застругам и торосистому льду. Фирма «Хаген энд К°» превосходно справилась с работой, и сани обладали всеми качествами, каких только я мог пожелать,

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

Обувь, которую я заказал, состояла из 12 пар обыкновенных финских сапожек — финеско² — из оленьего меха, 12 пар специальных финеско и 60 пар лыжных ботинок различных размеров. Обыкновенные финеско делают из шкуры с головы оленя-самца мехом наружу и имеют, грубо говоря, форму очень больших ботинок без шнуровки. Они достаточно велики, чтобы вместить ногу, несколько пар носков и прокладку из сеннеграса³ и являются на редкость удобной и теплой обувью. Специальные финеско делают из шкуры с ног оленя-самца (камусов), но их нелегко

достать по той причине, что местные жители, не без оснований, предпочитают приберегать лучшее для себя. Я послал человека в Лапландию¹, чтобы он постарался достать финеско самого лучшего сорта, но ему удалось выменять только 12 пар. Лыжные ботинки делают из мягкой кожи так, что передок сходится прямо под подошвой, а поверх пришивается плоский кусок кожи. Они специально предназначены для лыж, а также пригодны для носки летом. Они не стесняют свободы движений и не пропускают воды. Каблук очень низкий, так что нога твердо стоит на лыжах. Я купил пять готовых оленьих шкур для починки и набор принадлежностей для ремонта: жилы, иглы и волшебные нитки.

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

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

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

В то время я еще окончательно не решил купить «Нимрод», хотя переговоры об этом уже велись. Поэтому, прежде чем покинуть Норвегию, я заехал в Сандифьорд, чтобы попробовать договориться с К. Христиансенем, владельцем судна «Бьорн» — оно

¹ Изаксен, Х. — норвежский полярный путешественник. В 1898–1902 годах исследовал вместе со своим соотечественником, известным полярным мореплавателем О. Свердрупом, острова Канадского архипелага.

² Финеско (finnesko) — национальная обувь жителей Финляндии в виде невысоких меховых сапожек, похожих на широко распространенные на Русском Севере унты, но только с более короткими голенищами (см. рис. на стр. 381).

³ Сеннеграсс (sennegrass) — иначе альпийская трава — осока пузыревидная, употребляемая на Севере в качестве подстилки и утепления обуви.

¹ Лапландия — географическая область на севере Скандинавского полуострова и к востоку от него, включая и Кольский полуостров; в настоящее время расположена на территории России, Финляндии, Швеции и Норвегии.

было специально построено для работы в полярных условиях и казалось очень подходящим для моих целей. Это пароход 700 тонн водоизмещения, с сильной машиной тройного расширения, во всех отношениях гораздо лучше оборудованный, чем сорокалетний «Нимрод». Выяснилось, однако, что при всем своем желании я не в состоянии купить «Бьорн».

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

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

«Нимрод» вернулся в Ньюфаундленд не так скоро, как я ожидал, к тому же по возвращении он оказался слегка поврежденным от столкновения со льдами, которые сломали ему фальшборт. Специалисты осмотрели (по моему поручению) судно и признали его вполне пригодным, и 15 июня «Нимрод», сделав быстрый переход, пришел в Темзу.

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

Я сразу же передал судно фирме «Р. и Х. Грин» в Блэкуолле, знаменитой старой фирме, которая уже выполняла работы по оснащению и ремонту кораблей для других полярных экспедиций. Судно поставили в док, чтобы проконопатить и просмолить. С каждым днем оно приобретало все более приемлемый вид. Следы прошлых столкновений с плавучими льдами исчезли, а мачты

и снасти были подготовлены к будущим испытаниям. Даже неотступный запах тюленьего жира ослабел после усиленного мытья палуб и трюмов. В конце концов, я почувствовал, что вид «Нимрода» не наносит ущерба чести экспедиции, а позднее я просто гордился крепким маленьким судном.

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

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

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

Дом был специально построен по моему заказу фирмой Хамфри в Найтсбридже. После окончания и осмотра его разобрали на части и погрузили на «Нимрод». Остов был сооружен из толстых еловых бревен высшего качества. Крыша, пол и все отдельные части сделаны на шипах и на болтах, чтобы облегчить установку их в Антарктике. Стены усилили железными креплениями, так же как и стропила, поддерживающие крышу. Стены и крыша были покрыты снаружи сперва толстым кровельным войлоком, затем на дюйм¹ врезанными одна в другую досками, а внутри выложены еще слоем войлока с тонкой обшивкой из досок. В дополнение к этому ввиду крайних холодов пространство, примерно в 10 см, между внутренней обшивкой и войлоком было заполнено пробковыми опилками, хорошо изолировавшими от холода. Дом этот устанавливался на деревянных столбах, которые предполагалось врыть в землю или в лед. На гребне крыши укрепили кольца, сквозь которые можно было продеть канаты для дополнительного укрепления против действия сильных ветров. В доме имелись две двери и между ними небольшие сени, так, чтобы открывание наружной двери не вызывало притока

¹ Таблицы перевода британских единиц измерения см. в конце книги.

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

Для санных поездок я взял шесть походных алюминиевых кухонь Нансена того образца, который с незначительными видоизменениями был принят со времени знаменитой экспедиции Нансена в 1893–1896 годах¹. Палатки — я взял их шесть штук — были сделаны из легкого уиллесденского, не боящегося сырости тика, с входом в виде хоботка из непромокаемого габардина. Они были зеленого цвета, так как этот цвет среди белых снежных равнин успокаивающе действует на глаза. Вес каждой из них — 14 килограммов вместе с пятью шестами и брезентом для пола.

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

Фуфайки с двойной грудью	48 шт.
Кальсоны с двойным передом	48 пар
Пижама	24 шт.
Рубашки с двойной грудью	96 шт.
Набрюшники	24 шт.
Вязаные шерстяные жилеты	12 шт.
Комнатные туфли на подкладке	12 пар
Дорожные шапки с подкладкой из фланели	42
Шерстяные рукавицы	48 пар
Носки	144 пары
Чулки	144 пары
Свитеры	48 шт.

Спальные носки из овечьей шерсти	144 пары
Рукавицы	48 пар
Перчатки	48 пар
Напульсники	48 пар
Бакстонские фетровые сапоги ¹	12 пар
Телогрейки	12 шт.

В полярных условиях нужно иметь верхнюю одежду из материала, непроницаемого для ветра, и я заказал 24 костюма из непромокаемого габардина, состоящих из короткой блузы, комбинезона и капюшона. Для зимовки мы взяли четыре дюжины егеровских верблюжьих одеял и 16 верблюжьих спальных мешков, каждый на три человека.

В качестве транспортных средств я решил взять собак, лошадей и, для помощи в продолжительных путешествиях, автомобиль, но свои главные надежды я все же возлагал на лошадей. Собаки оказались малопригодными на барьерном льду. Делая попытку использовать автомобиль, я исходил из своих наблюдений над характером поверхности барьерного льда, но знал, что ввиду ненадежности условий не следует слишком полагаться на машину. В то же время я был уверен, что маленькие, но сильные лошадки, настоящие пони, которыми пользуются в Северном Китае и Маньчжурии, окажутся вполне пригодными, если их удастся довести до антарктического материка. Я видел таких пони в Шанхае и слышал о том, какую службу они сослужили экспедиции Джексона-Хармсуорта². Они могут тащить тяжелые грузы при очень низких температурах, отличаются выносливостью, тверды на ногах и отважны. Как я заметил, они с успехом применялись для очень тяжелой работы во время русско-японской войны, и мой друг, который бывал в Сибири, сообщил мне дополнительные сведения относительно их способностей. Поэтому я связался с управляющим Лондонским отделением гонконгского и шанхайского банков м-ром К. С. Эддисом, который смог обеспечить мне содействие ведущей ветеринарной фирмы в Шанхае.

Человек, знакомый с этим делом, был специально отправлен по моему поручению в Тяньцзинь и выбрал там примерно из 2000 лошадей, приведенных для продажи из северных районов, пятнадцать наилучших для моей экспедиции. Все выбранные лошади были в возрасте не меньше 12 и не старше 17 лет. Это были дикие лошадки, выращенные в Маньчжурии, ростом приблизительно в метр и разных мастей. Все они отличались прекрасным здоровьем, силой, были своенравны и игривы и готовы к любой самой тяжелой работе на покрытых снегом

¹ Обувь вроде русских фетровых валенок или бурок, изготовившихся из овечьей шерсти старинной английской текстильной фирмой «Вухтон».

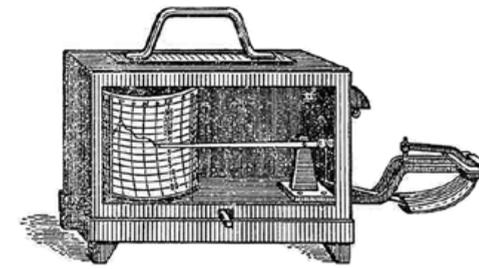
² Речь идет об арктической экспедиции английского альпиниста Фредерика Джорджа Джексона, работавшей на Земле Франца-Иосифа в 1894–1897 годах. Эта и другие экспедиции Джексона были субсидированы английским министерством — крупным фабрикантом Альфредом Хармсуортом.

¹ Шеклтон подразумевает арктическую экспедицию норвежского полярного исследователя Фритьофа Нансена на судне «Фрам» в Центральную Арктику. Об этой замечательной экспедиции см. двухтомный труд Ф. Нансена «Фрам» в Полярном море» (Географгиз, М., 1956).

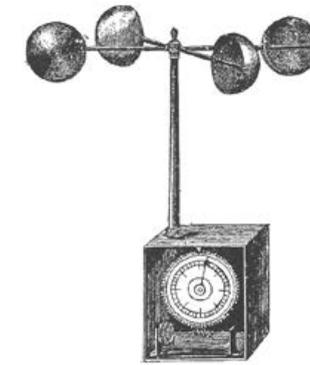
полях. Купленных лошадей перевезли на пароходе в Австралию, причем они свободно перенесли высокие температуры тропиков; в конце октября 1908 года лошади прибыли в Сидней, где их встретил м-р Рейд, и оттуда сразу же были доставлены на пароход, направлявшийся в Новую Зеландию. Правительство колоний пошло нам навстречу, сняв карантинные ограничения, которые иначе повлекли бы за собой необходимость подвергать лошадей действию летнего зноя в течение нескольких недель. Через 35 дней после того, как они покинули Китай, животные были высажены в порту Литтелтон на остров Квэйл, где могли беззаботно носиться или пастись в праздной роскоши. Я решил взять с собой также автомобиль, так как по прежнему опыту знал, что на Великом ледяном барьере мы встретим твердую поверхность, и по крайней мере первую часть путешествия к югу можно будет совершить с помощью автомобиля. По достаточно хорошей поверхности льда машина сможет тянуть большой груз с порядочною скоростью.

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

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



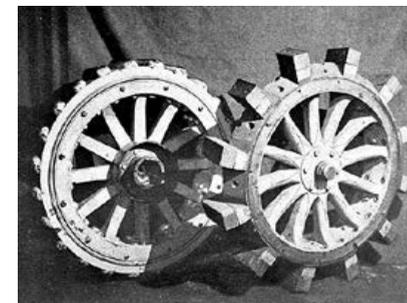
Термограф — прибор для непрерывной регистрации температуры воздуха, воды и др.



Анемометр Робинсона — метеорологический прибор для измерения скорости ветра



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



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

Э. Ш.



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

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

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

Я обратился в Королевское общество естественных наук в надежде получить взаимы магнитные приборы Эшенхагена, которыми пользовалась экспедиция «Дискавери», но общество не могло этого сделать, так как приборы были уже обещаны для другой работы. Королевское географическое общество ссудило мне три хронометра, которые к тому же были сначала тщательно отремонтированы и выверены. Один хронометр я купил, еще один мне дали директора «Скиннерс компани», и этот последний оказался самым точным из всех, так что я именно его взял с собой во время путешествия к полюсу.

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

Инclinаторы Ллойд Крика	3 шт.
Морские хронометры	3 шт.
Шестифутовый протрактор	1 шт.

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

¹ Гидрологический прибор для взятия проб воды с различных глубин водоёма.

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

Шестидюймовый теодолит с микрометрическими винтами и лимбом с точностью показаний до 5 секунд	1 шт.
Электрический термометр к нему: 400 м кабеля, 1 рекордер, 1 батарея, 100 бланков для диаграмм, 1 барабан записывающего прибора с заводом на 25 часов, 3 трехдюймовых портативных астрономических теодолита с телескопическим штативом	1 шт.
Небольшой секстант	1 шт.
Походные компасы со светящимися циферблатами	6 шт.
Трехдюймовые контрольные анероиды со шкалой высоты в 4500 м	3 шт.
Карманные анероиды	3 шт.
Стандартные термометры	4 шт.
Глубоководные термометры адмиралтейского образца	12 шт.
Глубоководные регистрирующие приборы адмиралтейского образца	12 шт.
Призматические компасы конструкции Королевского географического общества	4 шт.
Портативный искусственный горизонт из алюминия	1 шт.
Мензулы с алидадами ²	2 шт.
Барографы	2 шт.
Термографы	2 шт.
Весы Эртлинга с набором разновесов	1 шт.
Анемометр Робинсона	1 шт.
Различные термометры	75 шт.
Теодолит с диаметром трубы в 5 дюймов на низком треножке	1 шт.
Увеличительные стекла	15 шт.
Ночной бинокль	1 шт.
Сверхсильный бинокль	1 шт.
Микроскопы	2 шт.

² Мензула — полевой чертежный столик, состоящий из планшета, штатива и скрепляющей их подставки. Алидада — приспособление для измерения углов (вращающаяся часть) в астрономических, геодезических и физических угломерных инструментах — таких, как астролябия, секстант и теодолит.

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

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

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

Личный состав экспедиции

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

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

Вот фамилии назначенных лиц с указанием специальной отрасли работы:

БЕРЕГОВОЙ ОТРЯД

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

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

Бернард Дэй, специалист по моторам и электротехнике.

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

Д-р А. Ф. Маккей, врач.

Д-р Эрик Маршалл, врач, картограф.

Дж. Э. Марстон, художник.

Джеймс Мёррей, биолог.

Раймонд Пристли, геолог.

Уильям Робертс, повар.

Фрэнк Уайлд, заведующий продовольствием¹.

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

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

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

Лейтенант Руперт Ингленд — капитан судна.

Джон К. Дэвис — первый помощник капитана.

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

Д-р В. А. Р. Мичелл — судовой врач.

Х. Дж. Дэнлоп — старший механик.

Альфред Читэм — третий помощник и боцман.

Капитан Ингленд, которого я назначил командиром «Нимрода», был первым помощником на судне «Морнинг», когда оно

¹ В ряде русских географических изданий фамилия Ф. Уайлда транскрибировалась по-разному — Ф. Уайльд, Ф. Вильд.

отправилось на помощь экспедиции «Дискавери», и тогда-то он приобрел первый опыт в Антарктике. Непосредственно перед тем как поступить на «Нимрод», он находился на государственной службе на западном берегу Африки.

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

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

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

Привожу ниже краткие сведения о каждом члене экспедиции.

Эрнест Генри Шеклтон — руководитель экспедиции, 1874 года рождения, образование получил в Далвичском колледже. В 16 лет стал моряком, поступив на службу в торговый флот; получил звание лейтенанта запаса королевского флота и в 1901 году участвовал в Британской национальной антарктической экспедиции. Был в составе отряда, поставившего рекорд максимального продвижения на юг, но по возвращении на зимовку заболел. Снаряжал спасательные экспедиции для «Дискавери», проводимые комиссией Адмиралтейства, а также помогал снаряжать аргентинскую экспедицию, которая отправилась на помощь шведской антарктической экспедиции¹. Женился в 1904 году, в том же году занял пост секретаря и казначея Королевского шотландского географического общества. Вышел в отставку, чтобы баллотироваться в Данди от юнионистов² во время выборов 1906 года, но не был избран и стал личным помощником Уильяма Бирдмора, главы фирмы в Глазго, занимающейся строительством линейных кораблей и производством брони. Затем решил организовать экспедицию в Антарктику.

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

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

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

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

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

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

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

¹ См. примечание на стр. 22.

² Название членов Консервативной партии Великобритании, а также членов ряда «юнионистских» партий Сев. Ирландии.

ре года вышел в отставку и затем присоединился к экспедиции. Не женат.

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

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

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

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

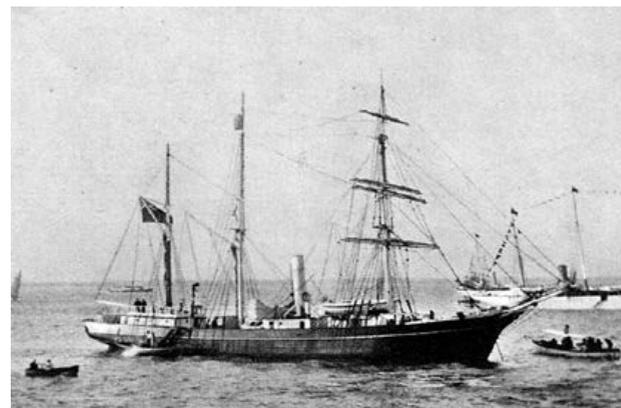
Джеймс Мёррей родился в 1865 году в Глазго. В ранней юности занимался различными отраслями искусства. Интересовался естественной историей, в особенности ботаникой, а в 1901 году стал заниматься микрозоологией. В 1902 году был приглашен сэром Джоном Мёрреем в качестве биолога в экспедицию, занимавшуюся топографической съемкой Шотландского озера, но прервал эту работу, став биологом нашей экспедиции. Женится в 1892 году.

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

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



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



«Нимрод» перед отплытием на юг



Лейтенант Эрнест Шеклтон на борту «Нимрода»

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

Первый этап

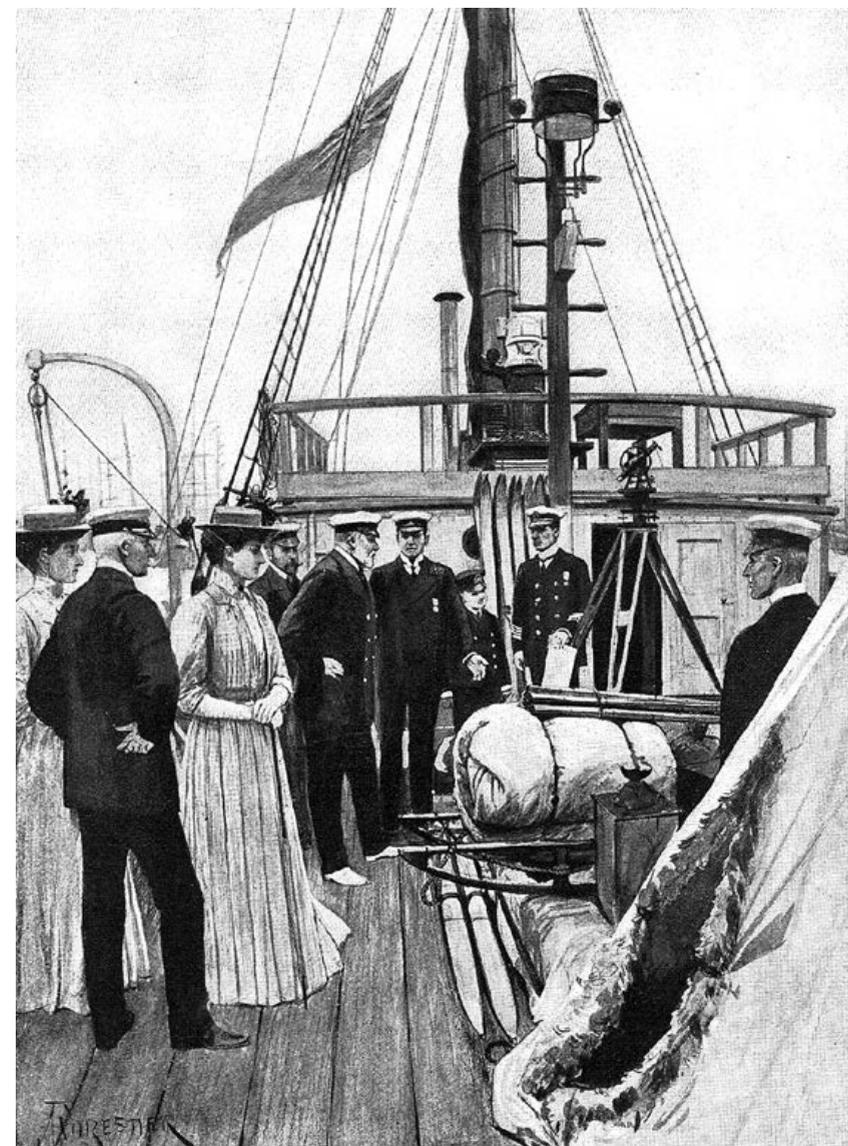
Дело подготовки экспедиции шло быстрыми шагами вперед, и в конце июля все запасы и снаряжение были погружены на «Нимрод», готовый к отплытию в Новую Зеландию. Конечным пунктом, из которого мы предполагали отправиться в Антарктику, я избрал хорошо оборудованный порт Литтелтон, где рассчитывал найти такое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

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

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

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

Вечером мы отплыли в Кауэс и утром 1 августа остановились на один час в Истбурне, чтобы дать возможность кое-кому



«Их величества король и королева inspectируют снаряжение на борту «Нимрода» в Кауэсе»

Э. Г. Ш.



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

Э. Г. Ш.

из людей, оказавших поддержку экспедиции, нанести нам прощальный визит. В воскресенье мы стали на якорь в Кауэсе и их величества король и королева и их королевские высочества принц Уэльский, принцесса Виктория, принц Эдуард и герцог Коннаутский поднялись на борт судна. Король милостиво пожаловал мне орден Виктории¹, а королева вверила мне «Юнион Джек»², который я должен был взять с собой во время санной экспедиции на юг.

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

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

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

Лошади наслаждались отдыхом на о-ве Квэйл, они откормились и стали гладкими; необходимо было объездить их и приучить возить сани. За эту работу взялся м-р К. Табмен, ему помогал д-р Маккей. При этом на острове произошло немало волнующих эпизодов. Лошади были очень дикими, Маккею и Табмену не раз приходилось спасаться бегством от животных, которых они объезжали. Лошади белой масти, которые впоследствии оказались самыми выносливыми, поддавались воспитанию труднее всего. Одну из них, несмотря на превосходные физические качества,

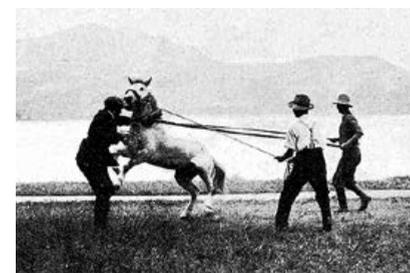
¹ Имеется в виду Королевский Викторианский Орден.

² Union Jack — Британский национальный флаг.



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

Э. Ш.



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

даже пришлось оставить, потому что за короткое время, бывшее в нашем распоряжении, оказалось невозможным приучить ее слушаться. В мои планы входило взять только 10 лошадей из 15, купленных нами с расчетом на возможные потери при переезде в Новую Зеландию, поэтому Табмен и Маккей посвятили все внимание наиболее пригодным животным.

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

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

Последние приготовления к отъезду потребовали огромного труда, но к 31 декабря все было закончено. Мы устроили на «Нимроде» помещение для научного персонала, отгородив заднюю часть трюма и построив там каюты, к которым вела крутая лестница из кают-компания. Разумеется, помещение было очень тесное, фактически там поместились только койки. По некоей неизвестной причине это место сразу же получило прозвище «устричный закоулок». Накануне отъезда, после того как ученые перевезли туда свои вещи, «закоулок» представлял собой картину совершенно невообразимого перенаселения.

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

Живых овец, подаренных экспедиции новозеландскими фермерами, поместили на палубу «Куния» — парохода, которому предстояло буксировать «Нимрод» на юг. Я был очень заинтере-

сован в том, чтобы «Нимрод» шел до Антарктики на буксире, так как хотел сэкономить уголь.

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

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

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



Барограф