

7514

Ч А Р Д Б Е Р

НАД ПІВДЕННИМ ПОЛЮСОМ



МОЛОДИЙ БІЛЬШОВИК

РІЧАРД БЕРД

910

Б 48

НАД ПІВДЕННИМ ПОЛЮСОМ

7514

349

Винний фонд ЦЛОБ
№ 33564

Винний фонд ЦЛОБ
№ 23011

4

НБ ПНУС

7514

19761 ВОЛ 4

4p50+75k

МОЛОДИЙ БІЛЬШОВИК
КИЇВ — 1936

П Е Р Е Д М О В А

Шоста і остання частина світу, материк Антарктики, відкритий близько ста років тому (1840 р.), досі належить до найменш вивчених частин земної кулі. Навіть берегова лінія, що має завдовжки близько 23 тис. км, досліджена й нанесена на карту не більш ніж на 30%, щодно внутрішніх областей, то й досі вони, як і раніше, являють величезну білу пляму на наших географічних картах.

Загальна площа, що її займає Антарктика, досягає 14,2 млн. кв. км, але на думку Девіда (David) і Прістлі (Priestley) власне на сушу припадає близько 11,3 млн. кв. км, решту треба віднести за рахунок пловучих льодовикових язиків „бар'єрів“ та інших льодових нагромаджень, що являють перехід від суші до морського льоду. Навіть і в цьому разі площа материка Антарктики перевищує розміри Європи і майже у півтора раза більша за Австралію. Згідно з нечисленними маршрутами в глибину материка, зробленими Шеклтоном, Скоттом, Амундсенем і Маусоном, найхарактернішою орографічною особливістю Антарктичного материка є велетенське гірське пасмо завширшки 80—115 км, що підноситься подекуди більш ніж на 5000 м над рівнем моря. Простягається воно майже в меридіональному напрямі від північного краю Землі Вікторії—миса Адар—до 85°, повертаючи звідси до південного сходу і далі на схід, вперек усього материка на протязі більш ніж 5000 кілометрів. Розміри цієї велетенської тектонічної системи майже в чотири рази перевищують довжину Альп при такій же, якщо не більшій, висоті. Нічого й говорити, що ці гори досліджені лише в найнезначнішій мірі, та й то лише в частині, що прилягає до моря Росса, і все ж, не зважаючи на це, тут уже виявлені родовища вугілля, міді й заліза. Це пасмо перейшов Р. Амундсен під 85° на своєму шляху до полюса і Р. Скотт кілометрів на 200 західніше від цього місця. Навколополюсний простір на захід і південь від гір зайнятий льодовим плоскогір'ям невідомої, але безсумнівно

величезної протяжності заввишки у середньому близько 2700 м над рівнем моря. Ні справжня висота, ні тим більше обриси схованої під льодом суші зовсім невідомі. По аналогії з Гренландією можна думати, що товщина льодовикового покриву, який залягає тут, досягає багатьох сотень, якщо не тисяч метрів. Через гірський хребет льодові маси внутрішніх частин материка прориваються до моря на північ по ряду гігантських льодовикових долин, що мають завширшки 10—30 км і завдовжки 100—150 км. Ось ці долини і служили проходами через гірське пасмо для всіх експедицій, що йшли до полюса. Прорвавшись крізь пасмо, льодовикові язика далі знову зливаються до купи в суцільну льодову плиту, що заповнює південну частину моря Росса, простягаючись по його поверхні на сотні кілометрів і утворюючи пловуче стрімке закінчення, відоме під ім'ям бар'єра Росса. Ширина цього гігантського льодовикового язика, рівного якому нема в світі, досягає 800 км при висоті кручі до моря від 10 до 50 метрів. Інші язика, якими материковий лід спускається на периферії до океану, мають значно менші розміри. Так один з них, бар'єр Шеклтона, досягає завширшки 350 км при довжині морської пловучої частини близько 100 км. Нідє на землі зледеніння не охоплює такої величезної площі, як в Антарктиці. Навіть в епоху максимального четвертичного зледеніння Евразії її льодовиковий покрив був менший. Але хоч і дуже грандіозне зараз зледеніння Антарктичного материка, а в четвертичний час воно було ще інтенсивніше. В той час льодовикова плита моря Росса заповнювала його цілком, простягаючись на північ принаймні на 400 км далі сучасної границі бар'єра. Товщина льодовикового покриву всередині материка, судячи по знаках на гірських схилах, перевищувала сучасну на 600, а подекуди навіть на 1200 м. Недивно, що дослідження Антарктики є одне з найважчих завдань, які колинебудь стояли перед людством. Тоді як в Арктиці навколополюсний простір являє собою відкрите море, на периферії якого льоди хоч ненадовго, та все ж ламаються, даючи доступ суднам, особливо криголамним, в Антарктиці нема й цієї переваги. Тут дослідникові доводиться просуватися по льодовиковому, абсолютно безживному покриву на висоті 2—2,5 тис. метрів над рівнем моря серед хаосу льоду й бездонних розколин. Якщо в Арктиці ще можна сподіватися підтриматися в літній час полюванням, то тут в материкових частинах нема й цієї можливості. Кліматичні умови в Антарктиці жахливі. „Проклята країна“— так атестував її Д. Маусон, що відкрив „полюс вітрів“ на землі Аделі.

Р. Амундсен під час свого походу до полюса в грудні

1911 року переносив температури до -40° і нижче, а тим часом грудень тут є літній місяць, що відповідає в Арктиці червню. Високі гірські хребти й широкі льодовикові узгір'я сприяють нестійкому стану атмосфери, що веде до надзвичайно сильних і довготривалих сніжних штормів, про які в Арктиці не мають уявлення. На землі Аделі середня річна швидкість вітру дорівнює 25 м/сек., тобто досягає сили перманентного шторму. Тут бувають нерідко хуртовини, коли часами швидкість вітру доходить до 50—60 м/сек., а окремі пориви перевищують 100 м/сек.

При цих умовах недивно, що дослідників, які відважилися пробитися в глибину Антарктичного материка,—одиниці. Тільки винятково витривалим, загартованим тілом і духом людям під силу боротьба з грізною полярною стихією. Але й цього мало. Хоч би які міцні й уперті були люди, коли організація маршруту не досить продумана й підготовлена,—невдача неминуха. Тільки величезний полярний досвід, ретельна до дрібниць підготовка і точний розрахунок дозволили Р. Амундсенові досягти Південного полюса й повернутися назад, тоді як Р. Скотт через невдало вибране місце зимовки й неправильну організацію транспорту (поні замість собак), повертаючись назад, запізнився, був захоплений жорстокими осінніми пургами і загинув разом із своїми товаришами від виснаження й голоду всього за 20 км від свого харчового складу. Але навіть і Амундсен, не зважаючи на всю свою умілість і ретельну підготовку, міг лише поспішно дійти до заповітної мети і зараз же повернутися назад без скількинебудь тривалих наукових спостережень. По суті майже всі експедиції в Антарктику мали одно цілеспрямовання—досягти полюса, науково-дослідницька ж робота була лише побічною, другорядною стороною питання. Вивчення південнополярного материка все ще справа майбутнього, і в цьому нема нічого дивного, бо польова робота в таких тяжких умовах вимагає багато більших технічних і матеріальних засобів, сил і людей, ніж було в Антарктиці досі. Старими методами тут важко зробити більше, ніж уже робилось. Похід Амундсена й Скотта—це крайня межа того, що спроможна дати людина. Тільки озброївшись усією сучасною технікою, можна спробувати взятися за дальше розв'язання проблеми. Дослідження, а тим більше освоєння Антарктики, стане реальною справою лише тоді, коли воля і незламна настійливість людського духу буде підкріплена і в багато разів посилена сталеву потужністю машини. В значній мірі це ще проблема майбутнього, зараз же в цьому відношенні робляться лише перші непевні й несміливі кроки.

Експедиція Берда тим і заслуговує на увагу, що він пер-

ший спробував прийти в Антарктику, спираючись на сучасну техніку. Широке використання літаків і автосаней як засобів пересування, аерофотознімання і радіо як методів роботи—є характерною рисою експедиції. І хоч в організації, головним чином, очевидно, через брак коштів і полярного досвіду, був цілий ряд хиб, одержані результати були куди вищі за попередні. Досягнення полюса було раніше головною і єдиною метою, якій підпорядковувалося все інше, для Берда ж це був лише один з епізодів роботи. Шлях до полюса, що відібрав у Амундсена понад два місяці, був пророблений на літаку за 18 г. 39 хв., при чому зроблене аерофотознімання захопило незрівняно більшу площу і дало значно точніші результати, ніж колишнє наземне маршрутне знімання Амундсена. Адже „фото все бачить і нічого не забуває“, за образним виразом Берда.

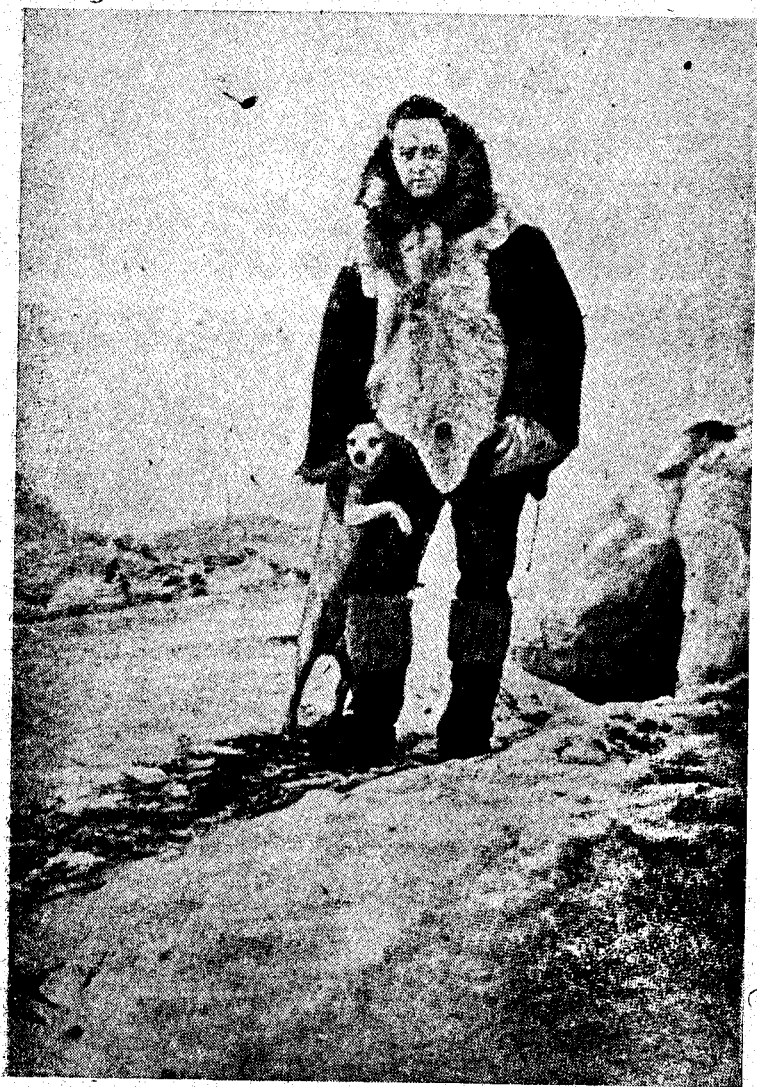
Дуже знаменна спроба експедиції використати літак як засіб приставлення наукових партій до місця робіт. Правда, „Фоккер“, що перекинув партію геолога Гульда до гір Рокфеллера, зазнав там на стоянці під час шторму аварію, але це сталося лише в наслідок недосвідченості і може бути цілком уникнуто в дальшому. Партія була знята й доставлена на базу другим літаком. Безсумнівно, в дальшому цей метод роботи в полярних країнах набере великого поширення.

Досвід роботи Берда в полярних країнах новими сучасними технічними засобами повинен бути врахований і широко використаний нашими радянськими полярниками. На жаль, у книжці наводиться дуже мало фактичних даних, що стосуються до методології й техніки роботи. Все обмежується лише загальними фразами й побіжними описами. Доводиться тому вибирати цінне крихітками і самому робити важливі й цікаві висновки лише на основі посередніх даних. Це характерна риса звіту не тільки Берда, а й усіх інших полярників капіталістичних країн. Вони беруть нагромаджений досвід для себе і дуже скупко діляться ним у пресі. В результаті кожен початкуючий полярник повинен знову доходити до всього власним—іноді гірким—досвідом і відкривати істини, добре відомі іншим—старшим працівникам. Весь свій колосальний досвід полярної роботи, знання дрібниць спорядження, починаючи від крою одягу і кінчаючи упряжжю, які кінець-кінцем вирішують на Півночі все, Амундсен забрав з собою в невідому могилу Льодовитого моря. А йому ж було про що розповісти й чого почити. Відсутність свого досвіду і неможливість врахувати знання інших привели Р. Скотта до хибного висновку перевагу поні перед собаками в Антарктиці, що кінець-кінцем і повело до трагічного кінця експедиції.

Не зважаючи на широкий „американський“ розмах і ретельну підготовку, експедиція Берда все ж не спорядилась з урахуванням усіх досягнень сучасної техніки. Організована вона була на добровільні пожертви, і хоч ім'я Берда—героя Північного полюса, що з безумною відвагою, без харчів і спорядження на випадок аварії, пролетів до полюса в 1926 р. на одному літаку попереду Амундсена—служило найкращою рекламою для збору коштів, їх було все ж далеко недостатньо. „Спершу ми відмовилися від усяких розкошів, потім від менш істотного, поки нарешті не дійшли гранітного рівня нескоротимого“—жаліється Берд. Але й при цих умовах експедиція коштувала мільйон доларів. І це неминує, бо сучасний полярник, що вирушає на роботу, озброївшись усією сучасною технікою, так само відрізняється від полярника минулого століття, як боець сучасної механізованої армії від середньовічного ландскнехта.

В результаті нестачі коштів експедиція Берда вирушила на невеликих старого типу суднах, з яких одно—„Боллінг“—було мало придатне для плавання у важких пакових льодах. Тільки щасливий збіг обставин і настійливість дозволили експедиції пройти в Китову бухту і тут розвантажитися. Берд це чудово враховував. „Велике потужне судно на рідкому паливі було б найбільш придатним для такого роду робіт, але де ж бідному дослідникові знайти потрібні кошти для збудування такого судна“, сумує він. Звичайно, збудування потужних криголамних суден для науково-дослідницької полярної роботи не під силу приватній особі, як не під силу й сама робота в скількинебудь великому масштабі. В приватновласницькій державі, де все вимірюється реальним безпосереднім баришем, неможливо знайти кошти на справу, що має практичну цінність лише в далекому майбутньому. Думка Леніна, що території пустинні й непотрібні сьогодні можуть стати цінними завтра, якщо будуть відкриті нові методи їх використання, не чужа найбільш далекоглядним представникам капіталістичного світу, але не їм її реалізувати. В полярних країнах, а в Антарктиці особливо, для вивчення не кажучи вже про освоєння, потрібна вся міць колективу соціалістичної держави, щоб справитися з цим титанічним завданням. А зараз тут, як і раніше, буде продовжуватися старе полярне капіталістичне крохоборство, „відривання шматочків від тієї завіси, яка прикриває таємниці Антарктики“,—як каже Берд. Тільки силами колективу федерації соціалістичних держав Антарктика буде вивчена й освоєна, і це станеться не через багато-багато років, як думає адмірал Берд, а мабуть значно швидше.

Н. УРВАНЦЕВ.



Річард Евелін Берд

З Ш О Д Е Н Н И К А

Тисяча дев'ятсот двадцять восьмий рік був, мабуть, найдіяльнішим роком мого життя. І, розуміється, щоденник, який я твердо вирішив вести день-у-день, від цього потерпів. Небагато годин тиші й самоти, що випадали мені, починалися звичайно з півночі, після втомного дня, коли в мене вже не було настрою писати; ранок же незмінно приносив з собою дедалі складніші завдання. Все ж я іноді уривав хвилини для записів у щоденнику, при чому згодився опублікувати частину з них, гадаючи, що завдяки своїй злободенності вони відіб'ють деякі труднощі й надії, які не покидали нас під час наших зборів на південь.

*28 вересня 1928 р., по дорозі
в Бостон, 1 година ночі.*

Час прийшов, пора вирушати на південь. Останній долар, який мені пощастило випросити, одержано. Чотири судна з більшою частиною нашого спорядження вже в дорозі, в напрямі до Нової Зеландії. В трюмах і на завалених палубах—понад 500 тонн провіанту та іншого багажу. Там лежить принаймні 5000 різноманітних речей, починаючи з шпильок і кінчаючи літаками. Кожна дрібниця в тій чи іншій мірі важлива для нашого життя в Антарктиці, де ми будемо віддані самим собі. Сподіваюсь, нічого не забуто. Повороту вже нема. Ми вирушаємо в найбільш „неторгове“ місце в світі, понад 2000 миль від найближчого людського житла і протягом 9 місяців з дванадцяти будемо відрізані навіть від нього непрохідними льодами. Отже, ми переможемо або будемо переможені, залежно від наших приготувань тут, у Манхеттені¹, на віддалі майже 10000 миль від нашої антарктичної бази. Як прикро буде, коли яканебудь

¹ Нью-Йорк. Прим. ред.

забута дрібниця перетвориться для нас в життєве питання. В голові в мене крутиться надокучлива пісенька:

Не було вухналя—підкова пропала,
Не було підкови—кінь загинув...

Я забув продовження, але мораль ясна. Нічого! Ми зробили все, що могли; коли щонебудь забуто, яканебудь дрібниця, потрібна для підтримання життя вісімдесят двох чоловік протягом майже двох років, то це одна з тих несподіванок, якими доля любить дражнити смертних, що намагаються осягти неосяжне. Ми вираховували, обчисляли й обговорювали до запаморочення; ми ділили й поділяли до *n*-ого ступеня; ми складали плани в світовому масштабі, створюючи немовби ідеальний проект—експедицію, обладнану найдосконалішим інструментарієм для збирання наукових матеріалів, що користується найдосконалішими і найсучаснішими методами; і ці плани ми з боєм урізували до більш скромних розмірів, визначуваних нашими фінансовими можливостями. Спершу ми відмовилися від усяких розкошів, потім від менш істотного, поки нарешті не дійшли гранітного рівня нескоротимого мінімуму.

А в Нью-Йорку відбувався справжній бій. Одна невдача йшла за другою. Ніхто з нас не відпочивав. Ми всі були змучені. Але нас підтримувала свідомість, що наступний бій там, у замерзлому світі, буде виграний або програний в залежності від наслідків першого бою. Ми ще не переможені, ми будемо боротися! Але лишився величезний борг. Я не уявляв собі, що на світі існує стільки грошей.

Але будь-що-буде мені треба побути кілька днів дома—і ось я в дорозі. Вже самий від'їзд—полегшення.

Хоч я в настрої, близькому до відчаю, в мені підіймається хвиля великої вдячності. Мої друзі і американська громадськість були безмежно добрі. Ми не раз почували, що під тягарем нашого завдання ми котимося вниз по дорозі, яка веде до поразки, але в критичну хвилину наша ноша незмінно полегшувалась чиекунебудь дружньою рукою.

Але досить про це. Завтра вранці я дома.

*Ранок 30 вересня, дома,
Бостон.*

Дорогоцінні хвилини! Лишається дуже мало часу для щоденника. Справді, за останні десять років авіація, дослідження, військова служба і громадське життя заповнювали весь мій час, майже не лишаючи дозвілля навіть для життя в домашньому колі. І тепер я знову від'їжджаю—цього разу в найдовшу дорогу.

Знаючи, як часто на протязі довгої антарктичної ночі думка моя буде повертатися сюди, я пожадливо вбираю враження, як ненажера. Але навіть ці останні хвилини повні втручань іззовні, і стрілки годинника біжать немов наввипередки, забираючи секунди, які вже більш не повернуться.

Іногородні телефонні виклики, телеграми, газетні репортери, друзі—все це позбавило нас змоги лишитися навіть в ці останні лічені дні самим в тісному родинному колі. Мільйон разів мене просили показати мою сім'ю і домашнє життя в пресі. Ми цього не хочемо. Марі не любить гласності, і треба сказати, що кореспонденти на це зважають. Хоч і дратувала їх її вперта відмова давати інтерв'ю, або, як висловився один, бути „культурною“, вони поважають її позицію; вона й діти втішаються тепер свободою—їх не турбують фотографічним апаратом.

Але ось кличе мене Дікі—і щоденник одразу втрачає всяке значення.

Дікі всього лише вісім років, але він уже незамінимий товариш. Хлопчик тількищо зробив мені сюрприз: подарунок в 4 долари 35 центів. Він працював усе літо, виконуючи всякі дрібні доручення, і збирав зароблені гроші. Я з серйозним виглядом заявив йому, що його внесок принесе нам велику користь.

— Я зароблю ще, папочка, і пришлю тобі,—сказав він.

Зараз ми з Дікі вирушаємо востаннє разом попустувати й погратись, беремо з собою змій, човен і аероплан. Коли я повернусь, Дікі буде 10 років.

2 жовтня, в вагоні по дорозі до Сан-Педро, Каліфорнія.

Дім лишився позаду. Ні, він вірніше на два роки поперед мене. Так приємніше думати—адже тоді кожний день наближає мене до дому, а не віддаляє від нього. Вчора був останній день... Не було, звичайно, ніяких прощань. Мимохідь кинуте „до побачення“ куди краще. Все це живе в мені сьогодні, але описати не стає сили. З трьох дівчаток тільки Боллінг немов розуміла, що я від'їжджаю надовго, але які б почуття не викликала в ній ця свідомість, вони швидко потонули в більшому особистому нещасті: вона порізала палець і прибігла до мене з словами:

— Папочко, у мене пробоїна, залатай її.

Дікі як завжди поводив себе героєм; в останню хвилину він несміливо всунув мені в руку свою улюблену іграшку...

Яка чудова річ—близькість з дитиною. Мабуть, це найщиріша дружба і, безсумнівно, найбезтурботніша. Адже Дікі

цілком певен, що всі батьки обожують своїх синів і всі сини обожують батьків.

Сьогодні вночі, як і сотні разів в інші ночі, я питаю себе: навіщо ти це робиш? Невже радість, яку дають тобі дослідження нових місць, є той вирішний фактор, що перемагає всі інші?

Зараз час душевних сумнівів. Треба їх пережити самому, бо ніхто не може розв'язати ці питання за мене. В глибині душі в мене готова відповідь, але сьогодні в мені говорить неясний, можливо, стародавній голос, який підказує мені інші відповіді.

Яка суперечлива річ „інстинкт!“ Одна його половина прагне від центру, щоб поширити межі наших знань; друга половина прагне до центру, намагаючись ствердити й забезпечити існуючі там блага. Життя складається з того й другого, з дослідження і створення—розмах маятника. Прагнення від центру—частина творчої роботи для центру. В цьому може й полягає моя особиста доля: зводити будівлю такими обхідними шляхами. „Людина прагне знання,— сказав Нансен,— а коли вона перестає прагнути знання, вона перестає бути людиною“.

2 жовтня, в поїзді по дорозі до Сан-Педро, Каліфорнія.

Проти мене на сидінні лежить мій чемодан. Він відкритий і в ньому стара газета з такими заголовками:

**ЕКСПЕДИЦІЯ В МІЛЬЙОН ДОЛАРИВ!
РОЗНІШНЕ СПОРЯДЖЕННЯ!
СПРАВА, ЩО КОШТУЄ НЕЗВИЧАЙНИХ ГРОШЕЙ!**

Між рядків можна прочитати: „плутократична підтримка, марнотратне спорядження, непотрібна розкіш, багатство й комфорт там, де обмеження й тяжка праця здавались колись неминучими“.

Автору статті похід в Антарктику людей, що захопили з собою тільки шнурки для черевиків, здався б більш підходящою справою. В цьому було б більше відваги й пригод, більше спорту, більше драматизму і значить більше газетної сенсації.

Боюсь, що таке уявлення нам коштуватиме дорого.

В полярних експедиціях, при певних умовах, ризик залежить від підготовки. Серед дослідників прийнято говорити: „чим більше аматорства, тим більше можливості пригод“. Проте, Антарктика криє в собі досить небезпек, іншими словами, можливості пригод навіть для найретельніше підготовленої експедиції. Неправильна, недостатня підготовка безперечно тягне за собою величезний ризик, а часом

і трагічний кінець, навіть коли експедиція не відважиться відійти ні на крок від своєї головної бази. Але трагічний кінець може настати і при зразковій підготовці. Знання того, що діється за сценою, знання літератури про Антарктику зменшило б запал цього кореспондента...

Йому перестали б звизгатися юрби плутократів, що купують предмети розкоші, він побачив би жменьку відважних людей, що збирають з болізною ошадливістю предмети першої потреби. Він зрозумів би, що шестизначна цифра витатків ще не означає розкошів. Якщо ця думка була взята ним з порівняння з вартістю інших експедицій, то побіжний аналіз переконав би його, що порівняння буде швидше на нашу користь. Купувальна сила долара значно зменшилась з часу перших великих експедицій в Антарктику. Вартість першої експедиції капітана Скотта (1901—1904 р.) дорівнювала приблизно 460 000 доларів, його останньої (1910—1913 р.)—не менш 375 000, а друга експедиція сера Ернста Шеклтона (1914—1916) коштувала близько 400 000 доларів.

Крім того нам доводиться брати з собою не тільки найкраще спорядження для вперше робленого походу, але й найбільш підходящу апаратуру, створену сучасною наукою й технікою. Виключний характер експедиції вимагає ще й засобу пересування, який коштує значно дорожче, ніж ті, що досі вживались в полярних країнах, а саме літака. Літак вимагає послуг добре оплачуваного висококваліфікованого персоналу. Сама тільки платня пілота становить 35 000 доларів, а купівля допоміжного судна для перевезення літаків і пального, приведення цього судна в придатність для плавання в Антарктиці і вартість його експлуатації поглинають кілька сот тисяч доларів. Пароплав—дорога штука.

Ні, ми далеко не так добре споряджені, як це видається газетяреві.

Колишні експедиції такого ж масштабу звичайно цілком чи частково споряджалися урядом або якимнебудь урядовим органом, тепер же відповідальність за фінансування нашої експедиції цілком покладена на одну людину.

Який був би провал, коли б кредитори притисли нас до стіни! Але в тисячу разів краще було б піти на розорення в Нью-Йорку, ніж взяти на себе страшну відповідальність вирушити в Антарктику, відмовившись від будь-якої речі спорядження, необхідної для безпеки учасників, хоч би як дорого вона коштувала.

Збір грошей для полярних експедицій—завжди важке завдання. Мені не траплялося зустріти дослідника, який не розорився б або не був близький до розорення.

7 жовтня, отель в Лос-Анжелосі.

Телефон нарешті виключено. Тиша—вперше за багато годин... Пішли комісії, прихильники, збирачі автографів, що налітають як сарана. Більше п'ятисот телеграм, більшість з побажаннями „щасливої дороги“, завалюють стіл. Для відповіді нема ні часу, ні грошей—і це боляче.

Жахливий грип, що загрожував зруйнувати всі мої плани, майже зовсім переборено. Лихоманка минула, і пульс нормальний. Взагалі почуваю себе здоровим. Це гарна ознака.

Марі—чудова доглядачка. За ці кілька днів ми більше бачили один одного, ніж протягом багатьох-багатьох місяців. Тільки тепер я зрозумів, як страшенно я був зайнятий всі ці десять років.

Завтра наш останній день. Потім я на „Ларсені“¹ відпливаю на південь.

Сподіваюсь, нам пощастить вийти потихеньку, без надто галасливих проводів.

13 жовтня на борту „Ларсена“ по дорозі до Нової Зеландії.

Нарешті після кількох років чекання і багатьох місяців підготовки ми держимо путь на південь.

На воді відбиток місяця; вітерець шепоче про пригоди, що чекають нас; потім—шторм; бурхлива вода. Вітер заглушається спокійним гулом корабельного дзвону, що відбиває склянки і каже про байдужість людини до навколишньої природи, яка вже більше над людиною не владна. Вітер знову вщухає, переходячи в шепіт і ледве вловимий стукіт машин, що задовольняють людську жадобу руху і несуть нас у новий край, де багатство, слава й могутність не мають ніякої ціни і де чоловік не ламається, бо там нема жінок.

16 жовтня.

Останні дні я провів у відпочинку й спогадах. Мислено перебираючи події кількох останніх років, я був найбільше вражений тією різницею, яка існує в організації експедицій, а саме різницею в розмаху операцій, в методах фінансування і в розподілі відповідальності.

При польоті, що передбачався в 1919 році, і арктичній експедиції Мек Міллана 1925 року, де я був начальником льотно-морської частини, військово-морське міністерство взяло на себе більшу частину роботи в підготованні і головну відповідальність за ризик польоту. При польоті до

¹ Норвезьке китобійне судно. Прим. ред.

північного полюса і в сучасній антарктичній експедиції відповідальність лежить цілком на мені. Відповідальність за борги, помилки, плани, за виконання робіт і, що незрівняно важливіше, відповідальність за людське життя—за безпеку учасників. Все це лягло на плечі однієї людини, тим часом як при військово-морському чи урядовому підприємстві такого роду всі турботи й відповідальність падають на всю країну. В даній експедиції бере участь понад вісімдесят чоловік, віком від 18 до 68 років, від моряків до наукових працівників. Я почував свою відповідальність за кожного з них. Це почуття буде в мене незмінним протягом майже двох років.

Перед експедицією з самого початку стояли важкі завдання. З них питання фінансування було, мабуть, найважче. Намічені широкі наукові дослідження в Антарктиці, що вже сами по собі виправдують наш похід, вимагали кваліфікованих сил. Сума грошей, потрібна для організації експедиції і її утримання на місці робіт протягом потрібного часу, була визначена на весні 1928 р. приблизно в 750 000 доларів. Збір коштів був початий ще восени 1927 р. шляхом громадської підписки і приватних внесків. До середини літа 1928 р. було зібрано близько 500 000 доларів. Я знав, що за цей проміжок часу в нас з'явилися непередбачені видатки, розмір яких мені став відомий тільки наприкінці вересня. Я був тоді в Нью-Йорку. Через сім днів я сподівався поїхати в Бостон.

В конторі мене ждав Хілтон¹ після ночі, проведеної за складанням звітів. На ньому лежав обов'язок збирати кошти для експедиції. Хілтон не старався пом'якшити удар.

— Ось остаточний звіт про наші борги,—сказав він,— у нас дефіцит в 300 000 доларів.

Я не передбачав, що наш борг досяг хоч би половини цієї суми.

Тут же йшло пояснення причин. Купівля й спорядження кораблів „Сіті-оф-Нью-Йорк“ і „Елінор Боллінг“ поглинули ціле багатство: перший коштував 165 000, а другий—125 000 доларів. Збудування нових суден стало б приблизно в три рази більше. Не можна ж було заощаджувати на пристосування суден для боротьби з льодами,—ця витрата була безумовно необхідна. Мій борг являв ціле багатство. Я був без сил, смертельно стомився, мене підтримувала в ці болісні дні тільки думка про те, що я зможу провести

¹ Капітан Хілтон Хоуел Релі, завідувач експедиції в Антарктиці, Нью-Йорку, заступник і особистий друг адмірала Берда.

№ 22011
33504
17

останні дні дома. Але робити було нічого. Треба було що б там не було дістати гроші. Але де? Цього ніхто не знав.

Поки я сидів і обмірковував сумне становище, Хілтон знову звернувся до мене:

— У мене є відомості, що хтось пише статтю для великого газетного синдикату, яка критикує експедицію за „розкішне спорядження“.

— Чудово,—відповів я.—Які у вас ще приємні новини? Вони якраз до речі.

Лишалося тільки п'ять днів—від понеділка до п'ятниці—щоб дістати таку силу грошей. Сумно було відмовитися від проведення цих днів дома. Вони означали для мене більш ніж „пролите молоко“, над яким не варт плакати.

Навіть зараз, коли вже минуло стільки часу, в мене не стає духу описати пережиту боротьбу. З раннього ранку до пізньої ночі я був зайнятий найнеприємнішою справою в світі—добуванням грошей, фактично випрошуванням милостини. Мені пощастило. Борг був зменшений до 184 000 доларів. Повинен признатися, що я сам не впорався б з цією справою. Віддані друзі боролися разом зо мною, і не один, а багато разів. Я висловлюю їм свою безконечну подяку—надто скромна наторода—за все, що вони для мене зробили! Завдяки їм я міг продовжити почату справу, і вони врятували мене від цілковитого розорення.

В день нашого від'їзду був одержаний ще один підбадьорюючий подарунок. Він мав форму телеграми, яка зараз лежить передо мною.

*У відповідь на Ваше прохання, передане нам Едсе-
лем Фордом, фірма „Брати Фішер“ згодна внести
50 000 доларів у фонд великої дослідницької експедиції,
яку розпочинаєте Ви. Просимо повідомити, куди треба
внести гроші. Найкращі побажання успіху всім вам у
вашій великій справі.*

Л. П. Фішер.

Детройт, Мічиган.

Але все ж борг перевищує 100 000 доларів. Попереду видатки, розмір яких напевне в багато разів перевищить цю суму. В касі ж ледве набереться половина потрібних коштів для їх покриття.

Спочатку я вирішив було не покидати Сполучених Штатів, якщо вийде великий дефіцит. Але це рішення двелось скасувати: організація експедиції так посунулася вперед, що вже неможливо було спинити її. Ще місяць від-

строчки означав би відстрочку на рік¹ і кінець-кінцем, по-вів би до більших витрат. Ні, раз я взявся за справу, я її виконаю, а виниклі труднощі—лише частина величезного, цілого!

Проте становище вимагає від усіх членів експедиції рішучості й тісного співробітництва, а від природи—сприятливих умов. Якщо нам не вдасться, наприклад, влаштувати свою зимову базу біля льодового бар'єра, нас жде попереду ганьба й розорення. В експедиціях такого роду успіх і невдача не такі далекі один від одного, як на це, здавалося б, вказують протилежні поняття самих слів. Запізніле ламання полярного паку², що не дозволяє своєчасно закінчити влаштування бази, або наявність порошинки в моторі аероплана під час польоту—обставини, не залежні від волі людини, але вони легко можуть привести до катастрофи вже з самого початку.

Проблема найраціональнішого використання повітроплавання в Антарктиці всебічно обговорювалась як дома так і на борту корабля. Застосування в Антарктиці повітряного апарата є експеримент, і результат його неможливо наперед угадати. Ще в 1911 р. Маусон³ запропонував використати літак в цих областях, а саме моноплан Р. Е. П., збудований фірмою Віккерс, з спеціальним шасі на лижах. Проте при спробному польоті в Аделаїді (Австралія) літак зазнав аварії, пілот мало не загинув—і Маусонові довелося відмовитися від думки про польоти в Антарктиці⁴. Корпус аероплана був перетворений в трактор для тягання санок, але і в цьому скромнішому вигляді він також зазнав невдачі⁵.

І справді, завоювання повітря в полярних країнах з допомогою апаратів важчих від повітря не могло відбуватися в більш несприятливих умовах, ніж ті, в які потрапив Маусон на Землі Аделаїди. Коли б надзвичайно нерівний характер ґрунту на мисі Денісон в бухті Коммонуелт, де він влаштував свою головну базу, не перешкодив підйому, його літак протягом усього польоту перебував би у владі

¹ Час—головний фактор, що зумовлює безпечність і швидкість проходу крізь паковий лід між антарктичним континентом і Новою Зеландією. Починаючи з 20 грудня, коли пак починає ламатися й дрейфувати, можна звичайно знайти прохід через море Росса. Після 1 березня судно може зустрітись з небезпекою зазимувати в льодах, якщо йому взагалі вдасться увійти в пак.

² Пак—суцільний полярний лід. *Прим. ред.*

³ Сер Дуглас Маусон—тепер мабуть найбільший авторитет по Антарктиці, начальниці австралійської експедиції (1911—1914 р.) і Маусонівської антарктичної експедиції (1929—1930 р.).

⁴ Маусон. „В царстві пурги й хуртовини“.

⁵ Там же.

лютих вітрів. Адже Маусон відкрив найбільш вітряну країну в світі, „прокляту країну“, як він її назвав¹. Річна середня швидкість вітру була визначена в 50 миль на годину; хуртовина держалася годинами при швидкості, що значно перевищувала максимальну швидкість за шкалою Бофора², дійшовши 5 липня 1913 р. феноменальної цифри в 116 миль на годину, при чому протягом восьми годин середня швидкість вітру держалась на рівні 107 миль на годину, так що від вітру трусилися навіть міцно збиті балки будинка. Анемометр реєстрував пориви вітру, що доходили майже до 200 миль на годину! При таких умовах найгероїчніші зусилля людини злетіти—безсилі.

Звичайно, на нашій базі в Китовій бухті подібних утруднень не буде. Хоч Антарктика є головно континентом з переважними вітрами, але в ній є і захищені від вітру місця, і Амундсен запевняв мене, що, коли ми будемо пильні, то зуміємо зберегти свої літаки як під час польоту, так і на льоду. На нашу думку, головну небезпеку становлять, поперше, шторми і надзвичайно погані умови видимості, які можуть несподівано трапитися під час польоту, потім посадки далеко від бази на невідомому льодовому полі і, потрете, трудність при таких посадках належним чином захистити літак від вітру. Ці три моменти дають ґрунт для серйозних міркувань, при чому останній мабуть стане нашим найскладнішим завданням. Швидкість вітру в 60 миль на годину достатня для надання нерухомому літакові льотної швидкості, а швидкість в 100 миль на годину—для найсильнішого підйому; при такій швидкості тиснення вітру дорівнює 23 фунтам на квадратний фут, і якщо літак не прив'язаний як слід, його моментально підніме вітром, і він буде знищений. Балкен³ і Сміт спеціально зайняті цією проблемою і тепер опрацьовують систему якірних тросів і льодових якорів. У мене велике довір'я до цих двох прекрасних льотчиків. В обох великий досвід і блискуче льотне минуле. Сміт—пілот, піонер поштової авіаслужби, один з чотирьох льотчиків, що лишилися серед живих з тридцяти двох, які відкрили повітряну поштову лінію між Нью-Йорком і Клівлендом. Тепер йому всього 31 рік. Я повинен ще коротше познайомитися з Смітом, але я вірю в

¹ Маусон. „В царстві пурги й хуртовини“.

² Шкала Бофора з діленнями від нуля (повне затишшя) до 12 (ураган в 75 миль на годину або більше). Цікаве те явище, що тиснення вітру наростає значно швидше ніж швидкість. При швидкості в 100 миль на годину тиснення майже вдвоє більше, ніж при 70 милях на годину.

³ Бернт Балкен—учасник двох повітряних експедицій Амундсена—Елсворта в Арктику, трансатлантичного польоту „Америки“ і рятувального польоту Бремена.

нього. У мене є всі підстави припускати, що він гарний хлопець. З Бернтом Балкеном ми зв'язані цілим рядом спільних переживань. Він з честю виходив з усіх випробовань. Бернт—молодець!

Головні побоювання, що виникають у мене при думці про майбутнє, стосуються, як я вже говорив, до спроб посадки далеко від головної бази. Наша програма передбачає кілька таких посадок у зв'язку з улаштуванням харчових депо для головного полярного польоту і для дослідницьких маршрутів наукових працівників. Кожна така посадка сполучена з великим ризиком. Як відомо, умови видимості в Антарктиці дуже погані, судити ж про поверхню льоду з повітря надзвичайно важко, в наслідок чого існує постійна загроза наткнутися на приховані розколини. Ще менш приваблива перспектива вимушеної посадки.

Все це примушує нас серйозно задуматися навіть на тихому „Тихому“ океані. Ми складаємо плани і обмірковуємо справи з раннього ранку до пізньої ночі. Сьогодні за сніданком ми обговорювали переваги тюленячого м'яса і пемікану як постійної їжі. Я помітив у Паркера¹, уродженця Міссісіпі, перші ознаки сильної огиди до подібної їжі. Перед нами ще багато роботи—сотні листів і телеграм з Сполучених Штатів лежать без відповіді; потім треба скласти план поточних робіт експедиції після відплиття її з Нової Зеландії; розподілити обов'язки; виробити детальну програму наукових робіт; скласти план робіт зимуючої партії і т. д. без кінця. Друкарська машинка Лофгрена немов ніколи не змовкає. Любий Чарлі! На нього можна завжди покластися.

По суті мене не так уже турбують ні наші фінансові труднощі, ні завдання, які стоять перед нами. Я завжди стараюсь, де це тільки можливо, обходитися без турбот і хвилювання, замінюючи їх запобіжними заходами і ретельною підготовкою. Непередбачене—ось зло, яке може порушити всі плани такої експедиції, як наша.

27 жовтня, на борту „Ларсена“.

Сьогодні ми ухвалили дуже важливе рішення. Від початкового плану вирядження „Боллінг“ і „Сіті“ разом крізь льоди можна тепер відмовитися. Капітан Нілсен згодився, при умові, коли ми не будемо затримувати його власного просування, взяти „Сіті“ на буксир і провести його через

¹ Капітан Олтон Паркер—учасник експедиції до Північного полюса і дуже досвідчений льотчик.

пак, в результаті чого „Боллінг“ з її тонкими металевими стінками зазнає ризику значно пізніше, коли льодові умови будуть менш небезпечні. За цим новим планом „Боллінг“ буксирує „Сіті“ до кромки льоду, де його візьме „Ларсен“ і проведе до моря Росса. Таким чином ми збережемо багато тонн дорогоцінного вугілля. Я відмовлявся вважати становище з вугіллям безвихідним—і ось розв'язання питання, якщо, звісно, все піде гладко. Давши нам таку кількість вугілля, яку ми тільки зможемо взяти, „Боллінг“ повернеться до Нової Зеландії, навантажиться там знову вугіллям і піде слідом за нами напевне тижнів через три. Яка удача! Ми й надіялися на це не сміли. Однак курчат рахують восени. Все тепер залежить від швидкості, з якою нам пощастить провести обидва кораблі в Нову Зеландію, навантажити їх там і підійти до смуги льодів. Капітан Нілсен передбачає увійти в пак наприкінці листопада, при чому, він нам категорично заявив, що не може заради нас затримуватися в дорозі: втрата одного дня китобійного промислу означає втрату китового жиру вартістю приблизно в 30 000 доларів.

Тепер виникає питання: чи вдасться нам виконати нашу частину угоди. Відверто кажучи—не знаю. Всі шанси проти нас. За останнім радіоповідомленням „Сіті“ перебуває зараз у смузі штилів і робить менше 50 миль на день. Якщо на початку сезону виявиться, що на північ від паку китів мало, то наша справа програна, бо тоді „Ларсен“ спробує раніше пробити собі дорогу в надії добратися до кращих китоловних місць на південь від паку. Але, напружуючи всі сили, щоб зустрітися з „Сіті“, ми в разі невдачі багато втратимо, в разі ж удачі виграємо все.

Проблема створення бази в Антарктиці впирається головне в питання про вугілля. Судна, якими користуються в льодах для дослідницьких цілей, звичайно занадто малі, щоб могли дозволити достатній радіус дії. Велике потужне судно на рідкому паливі було б найбільш придатним для такого роду робіт. Але де ж бідному дослідникові знайти потрібні кошти для збудування такого судна? Проблема, з якою ми стикаємось тепер, добре знайома майже всім попереднім дослідникам Антарктики. Шлях від Дунедіна до Китової бухти становить приблизно 4 000 миль. Максимальна кількість вугілля, яку „Сіті“ може взяти, це—150 тонн в трюмах і 50 тонн на палубі. Йдучи цілу добу під парами, „Сіті“, згідно з останньою радіограмою Мелроу¹, витрачає

¹ Старший механік Томас Б. Мелроу. Він був також старшим механіком експедиції до Північного полюса на „Шантьє“.

шість тонн вугілля на день, і через те що він робить у середньому близько 100 миль на день, шлях його плавання під парами дорівнює близько 3 300 миль. Звичайно, до цього треба додати хід під парусами, але небезпека полягає в тому, що для проходження льодів безумовно необхідна парова сила. Якщо в Китовій бухті ми потрапимо в бурю, то боюсь, що корабель повинен буде стояти під парами майже весь час вивантажування, і крім того нам безсумнівно доведеться підтримувати пари протягом усього місяця, що ми простоїмо там біля льодів.

Проте при передбачуваній зміні буксирування „Сіті“ напевне ввійде в море Росса з майже повними бункерними ямами і з достатнім запасом вугілля для того, щоб дійти до місця призначення.

Мені бракує слів, щоб описати все те, що капітан Нілсен зробив для нас. Роботу цього тихого, стриманого і надзвичайно досвідченого китобоя можна, мабуть, назвати найнуднішою роботою в світі. Щороку в серпні він на „Ларсені“ покидає Норвегію і йде, перетинаючи два океани, до моря Росса, до останнього пристановища китів, тобто робить подорож в 18 000 миль. Додому він повертається не раніше травня наступного року. Протягом трьох місяців з цього часу на ньому лежить відповідальність за цілість цінного судна в умовах, які швидко зламали б енергію менш сильної людини. Але він, очевидно, має дуже велику силу волі, рішучий характер і величезний льодовий досвід, так що ніяка стихія не може взяти над ним гору. Його знання льодових умов надзвичайно широкі, і доводиться пожаліти, що він не поділиться ними в пресі.

Атака полярного паку не менш складна, ніж першеліпше воєнне завдання. Об'єктом є континент, пак—ворог, що окопався на його фронті, а наші кораблі—військо, що йде в атаку. „Біла війна“¹ Антарктики починається з паку, при першій зустрічі з ним по дорозі на південь, і результат ніким не може бути наперед вирішений, поки лід не пройдено при поверненні назад. Досі людина справлялася з паком лише випадково; і хоч влітку вона відважується на бій, але повинна завжди зважати на лід як на небезпечного супротивника. Взимку ж пак—необмежений владар. Весь об'єднаний флот світу не міг би, певне, пробити собі крізь нього дорогу.

Вибір часу й місця для спроби пробитися в пак в значній мірі визначає умови й тривалість проходу. Перша людина, що пробилася крізь суцільні льоди, славетний британський мореплавець сер Дуглас Кларк Росс, пройшов у

¹ Шеклтон. „Південь“, передмова.

пак 5 січня 1841 р. на 174° східної довготи, а через 4 дні вийшов на чисту, освітлену сонцем воду моря, потім названого на честь його морем Росса. Коли ж—через 11 місяців—18 грудня 1841 р. він знову вступив з паком у білий значно східніше, на 146° західної довготи, йому потрібно було сорок чотири дні, щоб пробитися крізь поле льодів, завширшки в 800 миль.

З незліченних страшних ударів, що кінець-кінцем зловили Скотта, перший удар впав на нього в полярному паку. 9 грудня 1910 р. корабель „Терра Нова“ увійшов в суцільні льоди на 177°41' західної довготи¹. Це місце було обране тому, що на думку Скотта 178-й західний меридіан повинен дати найкращу можливість для проходу. Проте корабель потрапив у жахливі умови. 25 грудня „Терра Нова“ все ще перебувала в льодах, і Скотт записав у свій щоденник такі слова: „Ми перебуваємо в полоні. Під парусами ми фактично нічого не можемо зробити, щоб пробитися, та й під парами небагато зробили б, до того ж при кожному кроці можливість просування немовби зменшується. Потрібне терпіння, терпіння і знов терпіння“. Судно вибралось з льодів лише 30 грудня після 21 дня, проведених у паку, в результаті чого було втрачено багато дорогоцінного часу, який Скотт сподівався використати для попередніх досліджень.

Така темна сторона історії паку. Часом він буває доступніший. Не минуло й місяця після невдалого проходу Скотта, як амундсенівський „Фрам“ увійшов у пак на 176° східної довготи, а через 4 дні судно було на чистій воді в морі Росса. „Чотириденне розважливе плавання“,—писав про нього Амундсен². „Німрод“ Шеклтона, що пройшов у льоди 15 січня 1908 р. на 179° західної довготи, вибрався на відкриту воду через 30 годин. Єдине, що мені вдалося з певністю узнати, це—що пак має мінливий характер. Небезпечність паку полягає в тому, що судно може застрягти в льодах і бути віднесеним дрейфом на захід в непрохідні льоди, які оточують острови Баллені. Нам доведеться бути завжди наготові, щоб цього не трапилось.

Ретельно вивчивши всі існуючі письмові повідомлення, я зробив цілком певний висновок, що 178-й східний меридіан є загалом найсприятливіший для проходу через море Росса; на схід і на захід від нього пак, очевидно, має більшу щільність і товщину. Тому, якщо нам не вдасться з'єднатися з „Ларсеном“, ми можемо бути майже певні, що близько середини або кінця січня ми пройдемо через льоди

¹ „Остання експедиція капітана Скотта“.

² „Південний полюс“.

без сторонньої допомоги. Але така відстрочка може означати для нас невиконання програми. Якщо на той час Китова бухта ще не очиститься від льоду, вивантаження наших запасів буде зв'язане з великими труднощами. Не лишиться часу для польотів. Ми повинні відіслати на північ обидва кораблі до березня місяця. Якщо вони обидва зазимують у льодах, то перед нами постає серйозна небезпека втратити „Сіті“, і ми без сумніву втратимо „Боллінг“. На гірший кінець доведеться примиритися з необхідністю залишити „Сіті“ на зиму в льодах, але це не відповідає ні нашим планам, ні моїм бажанням.

Капітан Нілсен дуже скептично ставиться до того, що відбудеться умовлена зустріч. Звичайно в другій половині листопада „Ларсен“ і „Росс“ бродять біля кромки льоду, готові вхопитися за першу можливість пробратися на південь.

— Якщо умови дозволять,—сказав нам капітан,—обидва кораблі увійдуть у пак негайно. Хоч минулий досвід здебільшого говорить проти наявності таких умов, все ж кілька років тому одно з великих сталевих китобійних суден пробило собі дорогу вже в середині листопада, після того, як надзвичайно сильні вітри, шторми й течії зламали суцільні льоди.

Рискуючи бути невдячними щодо наших норвезьких друзів, ми проте висловлюємо надію, що цього року такого раннього ламання льодів не буде. Переваги, що випливають з допомоги, яку міг би нам подати „Ларсен“, буксируючи „Сіті“ через пак, незліченні; різниця між відповідно меншим і більшим витрачанням вугілля і тратою часу значила б у даному разі для нас різницю між „великими“ і „посередніми“ досягненнями. Якщо пак удержиться до першого тижня грудня, ми маємо всі шанси на успіх.

30 жовтня, на борту „Ларсена“.

Досадно, що експедиція розкидана по всьому Тихому океану на чотирьох кораблях, відділених один від одного сотнями миль. Але тепер цьому вже не допомогти. Наскільки було б краще, коли б кошти дозволили нам збудувати один досить великий корабель, на якому помістилася б уся експедиція. Тоді кожний учасник був би свідомий того, що він є частиною єдиної організації, всі познайомилися б один з одним, узнали б тих, з ким доведеться працювати протягом найближчих півтора років і, що найважливіше, кожен міг би скласти собі правильну оцінку самої роботи. Я маю сумнів, щоб за винятком наукових працівників і кількох авіаторів хоч би десять чоловік

мали уявлення про ті труднощі, які їх ждуть попереду. І це цілком природно. Дуже небагато хто знає щонебудь про той новий світ, в який ми вступаємо. Більшість думає, що це просто героїчний похід, який дає зручну нагоду визначитися в великих подвигах; з можливістю пригод і т. п. Пробудження буде болізне: героїзм і вугільні лопати ще не ототоженні в їх свідомості, проте в Антарктиці тільки посиленням застосування останніх і їм подібних знарядь, як наприклад лопати для снігу, можна дійти до героїзму.

Часто мені спадає на думку, що ми по суті один одному чужі, не більш двадцяти чоловік знають один одного, та й то тільки на прізвище або з чуток. Об'єднані спільним бажанням брати участь в експедиції, ці вісімдесят з лишком чоловік опинилися в довгому плаванні, ледве познайомившись, при чому одні з них перебувають на двох дуже пропахлих китобійних суднах, інші на наших власних кораблях, один з яких старий, другий незручний, і обидва малі.

Різні людські властивості позначаються навіть у групі, що перебуває на „Ларсені“. З чотирнадцяти чоловік, які пливають зо мною, тільки один Рессел Оуен¹ зве мене на ім'я. Довелося вже зауважити одному офіцерові за зарозуміле поведження з одним з учасників експедиції, що був простим солдатом. Цього офіцера не можна винуватити: в нього ще не було часу освоїтися з думкою, що в нашій експедиції привілеїв не існує. У справах такого роду нема місця соціальним відмінам. „Мірило тільки сама людина, тут, як і всюди“², говорив Нансен. Особливо тут!

Де знайти ще організацію, члени якої були б так зв'язані між собою, як у нашій? Зовнішнім виглядом вона немовби позбавлена тих факторів, які в цивілізованому світі створюють умови для стійкого й дружного співробітництва. Тут нема підвищень по службі за добре виконану роботу, нема й збільшення платні. Гроші в даному разі—фактор другорядний. Багато хто працює або безплатно, або за невелику плату, щоб утримувати сім'ю на час своєї відсутності. Грошима не оплатити тієї користі, яку кожен з них принесе. Тут не існує також законних кар за провини або невиконання взятих на себе зобов'язань. Нема ні карцера з хлібом і водою, ні польового суду за непослух, несвоечасну явку на роботу або дезертирство. Одно тільки зв'язує нас, дисциплінує, відрізняє від інших колективів людей—це властиве людині почуття обов'язку—не тільки щодо спільної справи, але залежно від тих ідеалів, якими

¹ Рессел Оуен—кореспондент „Нью-Йорк Таймс“.

² Амундсен. „Південний полюс“. Вступ.

живе людина,—щодо сім'ї, батьківщини, людей, навіть щодо самої себе. На цю властивість людини вся моя надія. Нема на землі інших уз, які допомогли б людині пережити антарктичну ніч і інші випробування, що стоять перед нами.

Як колектив, всі учасники являють собою саме те, чого я шукав. Вибір людей для такої справи—надзвичайно відповідальна справа. Тепер я розумію, що пережили Скотт, Шеклтон, Амундсен і Маусон. Якщо в мене все мине так само гаразд, як у них, я буду щасливий.

Люди в один і той же час—і найсильніші і найслабші ланки в ланцюгу. Робота машини в певних умовах може бути натерет з точністю встановлена, але, як поводитиме себе людина, наперед сказати неможливо. Той, хто на думку Скотта мав бути найбільш витривалим, спасував перший.

Зовсім фантастичною є ідея керуватися при доборі людей їх зовнішнім виглядом. Людина, що претендує на вміння судити про людей з їх обличчя,—оптиміст. Обличчя, правда, дещо говорить, але довідатись, яка людина, пізнати спосіб її думок і дій при швидко змінюваних обставинах—можна тільки після довгого спільного життя з нею. Але навіть і тоді не можна бути певним; можна лише припустити, що вона буде діяти і в майбутньому так само, як діяла в минулому. Одну лише людину я прийняв за її зовнішнім виглядом—капітана Мек Кінлея¹, і в даному разі прекрасні рекомендації про його роботу в повітряному флоті цілком potwierдили те перше враження, яке він на мене справив. На десять тисяч людей з відбитком благородства на чолі буває всього один випадок, коли перше враження не обманує.

Решта учасників експедиції, за винятком жменьки людей, що працювали разом зо мною раніше, були взяті згідно з одержаними про них рекомендаціями і в залежності від їх здібностей. Вони прийшли звідусіль і, очевидно, займалися всім, чим завгодно. Доктор Лоренц Гулд, повноправний професор, брав участь у двох льотних арктичних експедиціях. Доктор Коман був хірургом в клініці імени Джона Хопкінса. Під час війни він чотири роки прослужив у французькій армії. Мек Гіннес, ірландець, помічник капітана „Сіті“, являє собою вимираючий тепер тип шукача пригод. Його участь у війні відзначалася повною безсторонністю: він бився як в англійській, так і в німецькій арміях. Коли Мек Гіннес в настрої, він розповідає про заподіяні ним антигромадські вчинки, як, наприклад, контрабандний провіз зброї. Він відважний, сміливий, спритний і має здібність

¹ Ашлей-Мек Кінлей—повітряний спостерігач.

спритно й гарно виконувати найрізноманітніші роботи. Він був генералом в Ірландії і командував суднами блокади. Воган, Крокет і Гудель, що вже здобули прозвище „три мушкетери“, вчилися в Харвардському університеті, коли вирішили вирушити на південь. Більше як рік тому вони покинули університет і провели зиму в горах Нью-Хемпшира, навчаючись керувати собачими запряжками. Двоє молодих людей—сини мільйонерів. Старший і найдосвідченіший учасник нашої експедиції—Мартін Ронне, норвежець, 68 років від роду. З свого місця біля писемного столу я бачу його. Він незмінний учасник експедицій Амундсена. Шовкова палатка, знайдена Скоттом біля південного полюса і забута там Амундсеном, була зроблена його руками. Амундсен писав про нього: „Він один з тих людей, які прагнуть виконати якомога більше роботи за найкоротший строк“¹. Я розумію тепер, чому Амундсен його рекомендував. Навряд чи зустріну я ще колинебудь людину, яка щодо працездатності могла б зрівнятися з Ронне. Він цілий день зосереджено працює, боячись втратити секунду часу через непотрібний рух. Він, мабуть, найбільший у світі спеціаліст-ремісник по полярній одежі. Сподіваюсь, останні його земляки будуть такі ж вдалі, як він. Їх сім чоловік,— всі на мій погляд чудові хлопці. Вони будуть керувати собачими запряжками, будуть навчати бігати на лижах, будуть у нас штурманами й льодовими лоцманами.

В більшій чи меншій мірі все залежить від людей. Сподіватися, що всі вони через два роки повернуться з незаплямованим ім'ям, було б нерозумно; вже самий закон імовірності говорить за протилежне. Можу лише надіятися, що той, хто не витримає випробувань, буде мати досить мужності, щоб винуватити тільки самого себе. Невдоволення, що зародилося в одній людині, може заразити цілу експедицію з такою ж швидкістю, з якою розходяться по воді кола від кинутого в неї каменя. Деякі відомості в мене є про кожного учасника нашої експедиції, і я знаю, що лідарів серед них буде небагато, навіть якщо доведеться дуже туго. Антарктика в одному відношенні подібна до війни: „З честю з неї не вийти, поки ще стає сили пересувати ноги“—сказав Черрі-Гаррард².

*

Такий мій щоденник, який потім, мушу признатися, був дуже занедбаний. Я був надто зайнятий і міг через те записувати в нього на швидку руку лише свої випадкові

¹ Амундсен. „Південний полюс“.

² Черрі-Гаррард. „Worst Journey in the World“. Вступ.

враження. Часто одна фраза повинна була відбити складні події цілого дня, а короткий абзац—переживання цілого тижня. Але тепер, в спокійній тиші Нью-Хемпшірських гір, коли все вже зроблено і всі надії й побоювання лишилися позаду, у мене досить часу, щоб озирнутися назад, зібрати розрізнені нитки оповідання, глянути на рені спокійним поглядом і відновити всю картину в цілому. З цієї вигідної позиції я бачу ті два роки ясніше, з більшою безсторонністю і з більшою певністю, крізь призму початкових планів, підготовки і самої польової роботи.

ПЛАН. ПІДГОТОВКА. ЗАВДАННЯ

План. Південні полярні країни цікавили мене вже з давнього часу, і ця цікавість була завжди тісно зв'язана з іменами Скотта і Пірі, про яких я багато чув в юнацтві. Думка вирушити в Антарктику виникала в мене за останні роки все частіше й частіше, а після того, як я зв'язав свою долю з авіацією, я став пориватися в цей далекий край з дедалі більшим ентузіазмом. Але про план, таємно опрацьований мною, я нікому не розповідав до вечора 10 травня 1926 р. Цей вечір ніколи, мабуть, не зникне з моєї пам'яті, бо він зв'язаний з іменами двох людей, яким я розповів свій секрет і які незабаром загинули, пожертвувавши своїм життям у спробі врятувати товаришів-дослідників.

Того вечора ми з нині покійним Флойдом Беннетом були на Шпіцбергені. Кількома годинами раніше ми зробили перший в історії польот до північного полюса й назад. Стомлені й радісні, ми повернулися на свою базу, де нас вітали мої друзі, Руал Амундсен і Лінкольн Елсворт, які сами повинні були з хвилини на хвилину полетіти на „Норге“ в Аляску, прямуючи до полюса нашим шляхом. У нас відбувся чудовий обід. На кінець його ми з Амундсеном сіли поруч.

— Ну, Берд,—спитав він мене з посмішкою,—куди ж тепер?

Напівжартома, напівсерйозно я відповів:

— На південний полюс.

Обличчя Амундсена враз стало серйозне.

— Справа велика, але виконати її можна,—сказав він.—

У вас правильна думка. Старий порядок міняється. Повітряний апарат—найбільш придатний засіб пересування для дослідження нових країн. Тільки з його допомогою і можна опанувати Антарктику. Послухайте...

І він почав складати плани. Він говорив стримано й серйозно, немов був під свіжим враженням втоми й труд-

нощів свого знаменного походу¹. І, розуміється, його поради були дуже цінні. Він рекомендував мені кількох норвежців, пропонував використати частину свого спорядження і порадив купити судно „Самсон“², про яке сказав:

— Це буде найвигідніше придбання для такого роду роботи.

Він серйозно радив мені крайню обережність у доборі людей.

— Люди—найбільш невиразна величина в Антарктиці. Найретельніша підготовка, найзразковіший план можуть бути зведені на нівець невмілою або недостойною людиною.

В такому ж дусі, тільки в інших словах, я почув це застереження з уст відомого англійського дослідника, учасника останньої експедиції Скотта: „Людина, що своєю непорядністю створила клопіт і неприємності, заслуговує на найтяжчу смерть, яку тільки можна придумати“. А другий сказав: „Непорядній людині слід би надягти наручники і не знімати їх до повернення в цивілізований світ“. Процедура неприємна, але такий закон Антарктики!

В таких експедиціях хорошій людині нема ціни, а погана людина швидко себе виявить, і товариші будуть проklinати її і ту годину, коли вона народилась.

*

Підготовка. Фактична організація експедиції була відкладена до здійснення трансатлантичного перельоту, який я задумав раніше. Після закінчення його почалась організаційна робота, необхідна для всякої експедиції. Минуло кілька місяців, перш ніж ми дістали змогу влаштувати свою головну квартиру. Наша перша „головна квартира“ складалася з маленької кімнати на 15-му поверсі будинка Путнема в Нью-Йорку, на Західній вулиці, б. 2. В кімнаті був тільки писемний стіл, друкарська машинка, невеличка шафа й два стільці. Це було в середині зими 1928 р. За кілька тижнів установа так розрослася, що ми були змушені шукати більше приміщення. Ми зайняли кілька кімнат у готелі Білтмор. Штат службовців під начальством Брофі, якого я призначив завідувати господарством, почав їздити по світу, шукаючи потрібного нам спеціального спорядження. Крім усяких інших справ, на мені лежав обов'язок добувати гроші для експедиції. Огидна робота, яку я взяв на себе і виконував до запрошення капітана Релі,

¹ Амундсен був першою людиною, що досягла південного полюса 14 грудня 1911 р.

² „Самсон“ був перейменований в „Сті-оф-Нью-Йорк“.

який повинен був вести справи під час нашого перебування на півдні і взагалі діяти як мій представник. Навряд чи можна було знайти кращу й сумліннішу людину.

Установа все більше й більше розросталась. На весну 1928 р. вона була прекрасно організованим підприємством, де робота кипіла. Інакше й бути не могло. Часу в нас було небагато. Відплиття „Сіті-оф-Нью-Йорк“ було намічено на серпень, „Боллінг“—на вересень, а для вирядження останніх партій людей та вантажів із Сполучених Штатів було призначено крайній строк—другий тиждень жовтня. Хоч як ми поспішали, але ледве встигли до строку.

Транспортні засоби були, як це завжди буває в таких випадках, нашою першою і головною турботою. В умовах полярних досліджень гарні або погані транспортні засоби можуть відповідно означати повний успіх експедиції або повну її невдачу. Наші плани передбачали застосування трьох типів транспорту—морського, льодового і повітряного. Треба було вибрати кожний з них, виходячи з його специфічних властивостей і міри придатності для роботи в надзвичайно важких умовах.

Вибір гарного судна був значно полегшений люб'язною допомогою Амундсена. За його порадою я телеграфно закупив „Самсон“ в Тромсо в Норвегії і дав розпорядження негайно приставити корабель у Нью-Йорк. Це було міцне судно з старими традиціями в дусі Конрада¹. Для корабля він був старуватий, але не в розумінні сили. Хоч „Самсон“ був збудований ще в 1882 р., проте міцність його після зробленого нами ремонту була майже така сама, як в день його виходу в перше плавання з звіробійною флотилією, що працювала в суцільних льодах на північ від Шпіцбергена. Корпус його був збудований з кращої канадської ялини й дубу. Шпангоути, теж дубові, були розташовані так тісно в середній частині судна, що між ними не можна було просунути руки. Зсередини шпангоути були обшиті важкими дошками, зверху нашито другий настіл з дощок, а поверх цього—ще настіл з орегонської сосни. Обшивка бортів була завтовшки 34 дюйми, щоб витримати безпосереднє стискання льодів, а шпунтовий пояс мав завтовшки 41 дюйм для захисту від подовжнього тиснення, на випадок, коли б судно врізалось в льоди носом і кормою і було б різко підняте догори. „Самсон“ був льодовий корабель у повному розумінні цього слова. Будівники його надали йому закругленої форми, щоб він міг легше вислизнути з нищівних об'ємів полярних льодів. Подібно до „Фрама“ корпус його мав яйцевидну форму і не під-

¹ Конрад—відомий англійський письменник-моряк. *Прим. ред.*

ставляв льодам ні однієї особливо вразливої точки, завдяки чому горизонтальне тиснення льодів перетворювалося в силу, що виштовхувала судно догори. Це давало йому змогу уникнути стискання, якому він не міг би безпосередньо опиратися. Таким чином старе дерев'яне суденце могло спокійно існувати в льодах, які потопили б велике військове судно.

Але у „Сіті“¹ була одна велика хиба—мала потужність і, в наслідок цього, мала швидкість і невеликий радіус дії. Машина його ледве мала потужність в 200 кінських сил. Ми були щасливі, що ця машина, збудована в 1882 р., взагалі ще працювала, бо в нас не було ні часу, ні коштів, щоб поставити на судно нові машини. Як було б гарно, коли б ми мали змогу встановити дизельний мотор, що працює на нафті і дає величезний радіус дії!

І ось на цьому парусному судні лежав весь тягар нашого далекого плавання. Наше експедиційне судно повинно було на самому початку сезону проникнути в неосяжний пояс льодів, що лежав біля входу в море Росса, і провести нас через нього вчасно, щоб ми могли вивантажити всі припаси до того, як замерзне Китова бухта.

Другою хибою „Сіті“ були його невеликі розміри—обставина, що справила на мене особливо неприємне враження, коли в день відплиття „Сіті“ з Нью-Йорка, 25 серпня, „Левіафан“, пароплав у сто разів більший за нього, став на рейді поруч із ним. Наше маленьке суденце, що ліниво похитувалося позаду „Левіафана“, здавалося карликом поруч з величезним чорним бортом останнього. На палубах „Сіті“ при всьому нашому бажанні не було досить місця, щоб помістити літаки. Водеобсяг „Сіті“—515 тонн, при довжині в 50 м і ширині 10 м; через свою яйцевидну форму судно здавалось ще меншим.

Крім того його вантажність з роками значно зменшилась. З другого боку, його абсолютна вага дуже збільшилась у наслідок того, що вода просмоктувалась у старий корпус. Для прикладу скажу, що „Резолюшен“, один з кораблів, на яких Кук плавав у 1772 р. в високих південних широтах, мав більшу вантажність, ніж наш „Сіті“.

Без літаків ми обійшлися б з одним кораблем. „Челсі“, наш другий корабель—вантажне судно в 800 тонн—був трохи більший за „Сіті“, але мав приблизно ту ж довжину й ширину. Максимальна швидкість його дорівнювала дев'ятому вузлам. Ми купили його тому, що він був дешевий, доступний і більш чи менш придатний для намі-

¹ Як уже вказано, „Самсон“ був перейменований в „Сіті-оф-Нью-Йорк“.

ченої роботи. Крім цього, мушу признатися, в нього не було ніяких привабливих властивостей. Його поставили в сухий док, де він і зазнав ґрунтового ремонту, який полягав, головне, в посиленні носової частини залізного корпусу судна, щоб забезпечити судно від смертельних ударів полярного льоду. Вибір корабля „Челсі“, який ми перейменували в „Елінор Боллінг“, був цікавий тим, що наша експедиція, оскільки мені відомо, була перша, що намілилася пройти в суцільні льоди і далі на південь на металевому судні.

Коли я заявив про свій намір іти на „Боллінг“, в Антарктику, на мене стали нападати з усіх боків. Але я вичив це питання і прийшов до переконання, що це можна зробити.

Від „Боллінг“ залежали успіх або невдача експедиції. На капітані Броуні лежала серйозна відповідальність. Проте попередній досвід виправдував вибір „Боллінг“. Норвезькі китобійні судна з сталевими корпусами типу „С. А. Ларсен“ і „Сер Джемс Кларк Росс“ робили вже сезонні переходи крізь суцільні льоди до моря Росса і назад без усяких аварій. Правда, це все величезні кораблі, потужність яких рятує їх від загрозового стискання, і таким чином тільки завдяки своїй силі вони уникають сутички, яка потопила б перший-ліпший з них за дуже короткий час. Крім того вони виходять у дорогу крізь льоди тільки при сприятливих умовах, в середині літа, коли під впливом сонячних променів і дрейфу лід ламається, і утворюється цілий лабіринт ополонок. Та чи зможе наше суденце з слабкими машинами так грати в піжмурки з льодами—це повинно було показати майбутнє. Проте, як би там не було, „Боллінг“ повинна була пройти що б там не стало, бо вона везла аероплани й інше потрібне для нас спорядження.

Вартість устаткування цих суден, включаючи їх ціну, дорівнювала приблизно 285 000 доларів. Робота над перестаткуванням була виконана в вигляді товариської послуги, за собівартістю, містером Уільямом Тоддом на суднобудівельній верфі „Тодд“. Це дало нам значну економію. Славетний кораблебудівельник капітан Гетвуд взявся керувати ремонтом і разом з сином містера Тодда Гербертом Тоддом та інженером Біллем Смісом зробив нам неоцінімні послуги.

Коли „Сіті“ прибув до Нью-Йорка, він був у дуже поганому стані. Я ніколи не думав, що корабель може бути доведений до такого ступеня зруйнування. Довелось поставити нові паруси, оновити всю оснастку, встановити новий казан, замінити прогнилі дошки в корпусі і відремонтувати й зміцнити весь корабель від носа до корми. Ця підготовка коштувала багато грошей, але вона була необхідна.

Розуміється, було б з усіх поглядів краще, коли б ми мали змогу збудувати нові судна спеціальної конструкції, маючи на увазі проблему плавання в Антарктиці. Але нові кораблі дуже дорогі—і така розкіш доступна тільки дуже небагатьом експедиціям. Збудування кораблів для цієї мети, якій повинні були служити наші другосортні судна, коштувало б принаймні півмільйона доларів—витрата, про яку звичайно не могло бути й мови.

Признаюсь, що через ці два кораблі я провів кілька безсонних ночей ще до того, як експедиція була по-справжньому в дорозі. Стійкий „Сіті“ мало не загинув в Атлантичному океані. Судном командував капітан Дітріксен, моряк старої школи, що, очевидно, любив плавання під парусами більше за все на світі. Ісаак Ісаксен провів „Сіті“ з Тромсо в Осло. Звідти Дітріксен повів його через Атлантичний океан. Корабель ішов тоді під парами і під парусами, і поки гвинт його працював, в управлінні судном брав велику участь головний механік—більшу участь, ніж це було до вподоби капітанові.

В кількох милях від англійського узбережжя „Сіті“ потрапив у шторм, і в боротьбі з великою хвилею зіпсувався паровий казан. Яким чином казан не вибухнув—лишається для всіх таємницею. Коли б це трапилося, вибух відправив би судно на дно. Позбувшись енергії пари, корабель продовжував іти під парусами. Хвилі немилосердно заливали його; здавалось, що він неминуче стане жертвою наступної хвилі. Людина з меншою фантазією, ніж Дітріксен, вирішила б, що це початок кінця, Дітріксен же, навпаки, побачив у цьому послане провидінням звільнення від неприємного плавання під парами. Героїчними зусиллями „Сіті“ поборов бурю і продовжував свій шлях на захід... під парусами. Судовий механік відійшов на задній план! Плавання тривало майже три місяці. Не маючи радіо, Дітріксен не міг повідомити про аварію. Судно давно вже мало прибути, але дні минали за днями, а про нього нічого не було чути. Ми почали побоюватися, що воно загинуло. Нарешті ми дістали відомості про „Сіті“. Бачили, як він штилював недалеко від Нью-Фаундленда, при чому капітан поповнював дуже збіднілі харчові запаси рибою, яку ловили саморобними вудочками.

Варто розповісти, як Дітріксен описував пережиті ним почуття під час аварії: „Чи турбувався я? Якого біса! Я був такий радий, що ці смердючі машини спинилися, що ладен був сам вести судно. Не можна поєднувати паруси з парами“.

Плавання „Боллінг“ від Брукліна до Норфолька теж не обійшлося без пригод. 16 вересня корабель вийшов з порту

і поблизу миса Мей був спинений береговою охороною, яка запідозрила його в контрабандному провозі рому. Ця пригода примусила нас ще більше червоніти за обшарпаний вигляд судна. В день його виходу в море я сів у поїзд, щоб поїхати в Норфольк, зустріти там корабель і простежити за навантажуванням зібраних для нього вантажів. Більша частина команди складалася з добровільців—все новачки, з яких небагато бували на морі. Мені хотілося подивитися, як переносять вони це плавання.

„Боллінг“ повинна була прийти в Норфольк другого дня, в понеділок. Понеділок настав, минув, але „Боллінг“ не з'являлась, і радіотелеграми не було. Це було тим дивніше, що Малколм Хансон і Хоуард Месон, обидва досвідчені радисти, запевняли мене, що можуть зноситися з нами.

Настав ранок вітвірка—про корабель ні слуху, ні духу. Я почав турбуватися. Близько десяти годин ранку мене покликали до телефона. Той, що викликав мене, відреконувався радіоаматором. Він сповістив мені, що йому пощастило звестися з „Боллінг“, яка намагалась передати дуже спішні відомості, адресовані мені. Однак, зв'язок перервався, і йому не вдалося більше почути „Боллінг“. Він зрозумів, що повідомлення мало характер SOS.

На завершення всього, в Мексиканській затоці, за одержаними відомостями, знявся страшенний шторм, який ішов у напрямі на північ уздовж узбережжя Атлантичного океану. Такого шторму не було вже протягом багатьох років. У вівторок удень він упав на наше узбережжя з неймовірною силою.

Від „Боллінг“—ні слова. Все, що я міг зробити в Норфольку, я зробив, але це було до болю мало. Не було ніякої змоги визначити місцеперебування „Боллінг“,—вона могла бути в кожному пункті на протязі 300 миль берегової лінії. Я віддав розпорядження вислати з Нью-Йорка на південь літак, щоб обшукати побережжя аж до Норфолька, але через циклон літакові довелося повернутися назад. Протягом 36 годин я не відходив від радіоапарата. Я підтримував постійний зв'язок з морським департаментом і з головним управлінням берегової охорони в Вашингтоні. Вони не одержували ніяких відомостей.

В четвер о 7 годині вечора капітан буксирного пароплава військово-морського відомства доповів, що він на мить побачив „Боллінг“ на Хемптон-Родс. Судно, здавалось, зазнавало труднощів і, очевидно, стояло на якорі. Але чи було воно пошкоджене і через те не могло далі йти, чи держало курс на мілку воду, він не міг сказати. Густий туман не дав змоги краще роздивитися. Хвилювання на морі не припинялось. Це видно було навіть у Норфольку.

Вода вийшла з берегів, затопила головні вулиці, і весь рух спинився.

Тоді я вдався по допомогу до адмірала Берредж, начальника військово-морської округи,—і через кілька годин був виряджений буксир на допомогу „Боллінг“. Буксир знайшов судно в Хемптон-Родс. Якір його був трохи пошкоджений, але, за винятком цього, корабель був цілий. Другого ранку судно прийшло самостійно в Норфольк.

Звіт капітана Броуна був короткий і виразний. Після того, як вони обминули мис Мей, на судно насунувся циклон з швидкістю 70 миль на годину, і в кочегарці, що гойдалася, вертілася, крутилася, деякі з новаків, що подавали вугілля в топку, захворіли на морську хворобу, а інші нічого не могли зробити. Не зважаючи на зусилля головного механіка Мек Ферсона та його помічників, тиснення пари швидко знижувалось, хід уповільнювався, і силою вітру судно гнало до берега. Мек Ферсон в цей час сам працював за кочегара, не покладаючи рук. Не раз цьому високо сумлінному начальникові доводилось подавати вугілля поряд із своїми кочегарами.

В ці важкі хвилини двоє з наукових працівників, капітан Мек Кінлей і доктор Халдор Барнес, добровільно взяли заміни хворих кочегарів. Ні той, ні другий ніколи раніше не мали справи з вугільною лопатою, але мужньо й рішуче вони підтримували вогонь.

Тут трапилось, що в наслідок пошкодження генераторної установки перестав працювати передавальник радіоапарата. Хансон приймав повідомлення, але не міг на них відповідати. Ідучи з швидкістю, що ледве доходила 5 вузлів, з дуже зниженим тисненням пари, „Боллінг“ проминула острів Хог, взяла напрям до миса Хенрі І, нарешті, сховалась у Хемптон-Родс. Загалом це було надзвичайно важке плавання, і обидва наші наукові працівники дуже вимучились.

Через такі пригоди наша підготовна робота в Сполучених Штатах зовсім не відзначалась монотонністю.

Для створення свого повітряного транспорту ми витратили кілька місяців у всебічних обговореннях і всіляких спробах. Найбільшим нашим літаком був тримоторний, цілком зроблений з металу моноплан Форда. При виборі тримоторного аероплана для головних перевозок і розвідок в Антарктиці я виходив з міркувань, що не раз наводилися мною в пресі, а саме: тримоторний літак дозволяє продовжувати польот в разі припинення одного мотора і дає збільшений кут планування, якщо спиняться два мотори, звичайно, при сприятливих умовах вітру. Хоч такий літак в силу аеродинамічного закону, пояснювати який тут

надто складна справа, має не більше 65% працездатності одномоторного аероплана з однаковою потужністю, проте додатковий фактор безпеки і необхідність брати з собою при кожному значному польоті великий вантаж наукового інструментарія і потрібного на випадок аварії спорядження роблять цей тип найбільш придатним льотним засобом. Остання причина навіть істотніша, ніж перша.

Спочатку ми думали встановити на цьому літаку три „Уірлуінди“¹, але мій приятель Чарлс Лауренс, голова товариства Райт, винайшов потужніший мотор „Циклон“ в 525 кінських сил. Ми встановили „Циклон“ на носу і два „Уірлуінди“ назовні, тобто під крилами. Це дало нам загальну потужність майже в 1000 к. с.—на 200 к. с. більше, ніж ми передбачали за початковим планом, потім максимальну швидкість в 122 милі на годину, крейсерську швидкість від 110 до 116 миль на годину і вантажність близько 7 тонн.

Для розв'язання питання про перекидання аероплана при головному полярному польоті через ущелини в високих горах², що оточують полярне плато, нам потрібна була ще більша потужність. Виходячи з того, що повітряні ворота до полюса знаходяться поблизу від тієї точки, де підіймався Амундсен, ми наперед уже знали з його звітів приблизний характер умов, з якими нам доведеться мати справу. На підставі цього моноплан Форда був ретельно переконструйований.

Розуміється, питання ваги було найважливішим моментом. І через те що мої перші обчислення показали, що між загальною кількістю вантажу, який буде нам безумовно необхідний, і загальною вантажністю літака є деяке розходження, то ми з самого початку старались звільнитися від кожного зайвого кілограма. Ми заощадили вагу на самій конструкції аероплана. Легша оболонка дала нам економію в 107 кг, целулоїд замість скла для вікон кабіни дав 36 кг економії; відмовившись від оздоблення кабіни, ми заощадили 70 кг, і від стільців для кабіни—43 кг. Таким чином, при самому тільки переустаткуванні ми зменшили вагу літака на 256 кг.

Нам довелось придбати ще два літаки, які повинні були служити і як запасні машини, і для польової роботи наукових працівників, і для перевезення вантажів—словом, вони повинні були забезпечувати виконання програми на-

¹ Знаменитий мотор У-5 Райта, застосований під час трансатлантичного перельоту. Це 9-циліндровий мотор, охолоджуваний повітрям, на 220 к. с.

² Гірське пасмо Королеви Мод. Вершини гір досягають від 3 000 до 6 000 метрів над рівнем моря.

укових досліджень на випадок, коли б сталася аварія з однією або навіть з двома машинами. Цими запасними літаками були універсальний моноплан Фоккера з мотором „Уосп“ в 452-к. с. фірми „Пратт і Уітней“ і моноплан з складаними крилами фірми „Ферчайльд“. Ми взяли також маленький літак, збудований фірмою „Дженерал Еркафт“¹.

Наш досвід застосування лиж на літаках під час польоту на північний полюс виявився надзвичайно цінним при підготовці до польоту в Антарктику. Задовго до відплиття експедиції з Сполучених Штатів Флойд Беннет і Бернт Балкен літали в Канаду і випробували там на снігу різні типи лиж. В перший період підготовки Беннет склав перелік авіаційного спорядження, яке ми взяли потім з собою в Антарктику. Його смерть позбавила мене найдосвідченішого помічника і найвідданішого друга, думку якого я завжди високо цинив. Будь він живий, він був би моїм першим заступником.

Наш наземний транспорт більше відповідав духу антарктичних традицій. Більшість наших собак були гренландські лайки—та порода собак, на яких були зроблені найбільші походи в полярних країнах. Дев'яносто сім з них, родом з Лабрадора, були подаровані нам Франком В. Кларк. Шістнадцять собак, в тому числі знаменитий „Чайнук“, народилися на фермі Артура Т. Уоллена. Їх виростив сам Уоллен. Це були важкі запряжні собаки, прекрасно пристосовані для перевозок.

Крім того ми гадали випробувати механічний наземний транспорт². Для цього ми обрали автосани (всюдиходи) Форда на гусеничному ході з потужним двигуном. Ми сподівалися використати їх для відбуксирування вантажених саней до різних складів під час попередніх, розвантажувальних робіт, а також, коли б це виявилось можливим, для постачання південним базам.

! Брак місця й часу дозволяє мені лише коротко розповісти про інші наші приготування. Спорядження експе-

¹ Цей літак нам не пощастило довести до Антарктики.

² Шеклтон і Маусон в свої перші експедиції і Скотт в свою останню пробували використати механічний транспорт. Шеклтон узяв з собою автомобіль з 4-циліндровим мотором, охолоджуванним повітрям, „Аррол Джонсон“. Колеса автомобіля застрягали в м'якому снігу й буксували. Після багатьох спроб з гумовими шинами і зубчатиими обіддями Шеклтон мусив кинути автомобіль, пройшовши на ньому всього лише кілька миль головного маршруту. Невдачу Маусона з аеросаньми ми вже описували. Скотт узяв з собою в Антарктику троє моторних саней. Одні при розвантажуванні біля головної бази провалились під лід, а решта після надто незадовільної роботи назвали аварії ще в перший період експедиції. Таким чином „мрія про велику допомогу механізованого транспорту не перетворилася в життя“.

диції виявилось важкою справою. Протягом багатьох місяців кожному з нас доводилося буги майстром на всі руки. Ми були навперемінки то картографами, то спеціалістами по харчуванню, то комівояжерами, то фінансистами, то галантерейниками, то експертами по літаках і т. д. В усіх цих галузях роботи мені подавали енергійну допомогу начальники різних відділів експедиції.

Робота доктора Френсіса Дана Комана була особливо цінна. Будучи за фахом біологом і бактеріологом, цей видатний медик узяв на себе турботу про раціональне харчування учасників експедиції з відповідальністю за здоров'я їх під час перебування в льодах. Завідувач господарства Сідней Грісон працював, не покладаючи рук, над укомплектуванням наших харчових запасів. Його дружина допомагала йому з великою охотою й енергією; експедиція багатьом їм зобов'язана. Джордж Теннант, головний кухар експедиції на північний полюс, допомагав складати списки потрібних продуктів. Вибір продуктів робили на основі їх вітамінності, при чому значні досягнення сучасної науки про дієтетику дозволили виробити чудовий полярний пайок, можливо трохи одноманітний, але зате споживний, доброякісний і економний. Неодмінний пемікан ми взяли з собою в великій кількості. Пемікан був виготовлений за рецептом Амундсена, який склав його на основі спеціальних пайків, виготовлюваних для норвезької армії.

Щодо концентрованої споживності речовин, які входять у нього, пемікан безумовно необхідний під час санних подорожей. Людина, що займається важкою фізичною працею, звичайно споживає від півтора до 2 кілограмів їжі на день; половину цього становить вода. Кількість води в пемікані—менше трьох процентів. Для прикладу зазначу, що пайок на людино-день під час санних подорожей британської антарктичної експедиції становив близько 1 кг. Завдяки пеміканові досягається значна економія у вазі. М'ясо в звичайному вигляді через свою вагу непридатне для довготривалих санних подорожей. Пемікан був приготовлений спеціально для нас в Копенгагені; це була одна з останніх дружніх послуг, зроблених мені Амундсеном.

Ми одержали пемікан в брусках по 200 грамів, загорнутих у фольгу, при чому ці бруски були запаковані в ящики по 10 кілограмів. Така однорідна вага і розмір полегшували пакування й облік. Пемікан навряд чи сподобається вередливій людині—це жирна й важка їжа, але для дослідника, що мимоволі перебуває під час походу на скороченому пайку, пемікан дуже швидко перетворюється в їжу богів. Ніде в літературі він не вихвалюється так, як у Шеклтона, коли той пише про дедалі менші порції пе-

мікану, що підтримували його самого і його супутників під час їх голодного швидкого походу до полюса.

Ми вжили всіх заходів проти цинги—бича багатьох антарктичних експедицій. На наше прохання товариство „Інсулін“ зробило кілька спроб на крисах і в результаті цього випустило сушений фруктовий порошок, що має в собі важливий вітамін С, який, як запевняють, уберігає від цинги. Ми взяли також з собою у великій кількості лимонний і апельсиновий соки і лимонний порошок. Ці запобіжні заходи, як я й сподівався, були зайві; виходячи з досвіду Пірі, ми до початку зими запасли свіже тюленяче м'ясо і жоден з нас не відчув ні найменшого симптому цинги. Я хочу тут відзначити, що ми в боргу перед тими полярними дослідниками, які власними стражданнями навчили нас, як треба готуватися до зустрічі з полярною природою.

У виборі радіоустановок особливо цінні послуги зробили нам військово-морське відомство і „Нью-Йорк Таймс“. Нашому радіовідділові приділялось, мені здається, більше уваги, ніж усім іншим, бо наша програма зумовлювала небувало складну й ретельно розроблену систему зв'язку на антарктичному континенті, де умови радіозв'язку, як відомо, дуже погані¹. Необхідність бути в постійному зв'язку з різними групами експедиції під час польових робіт: з кораблями на морі, з собачими запряжками на льодовому бар'єрі, з літаками в повітрі, як і необхідність підтримувати зв'язок з усім іншим світом, примусили нас придбати найкращі установки. Ми були справжніми піонерами в цій галузі, через те перед нами відкривалась широка перспектива здобути багато нових відомостей про радіомагнітні умови в південній півкулі, особливо про таємничий шар „Хевісейд“, який робить такий дивний вплив на радіо.

Не зважаючи на допомогу, подану нам військово-морським відомством, „Нью-Йорк Таймс“ та кількома комерційними підприємствами, радіоапаратура обійшлась нам дуже дорого. Ось ще одна велика витрата, якої не знали попередні експедиції. Ми взяли з собою п'ять радистів. Малколм Хансон був присланий військово-морським відомством. Це був дуже здібний радист і учасник експедиції на північний полюс. Месон будував радіостанції в Арктиці і працював там на них. Гренлі також брав участь у по-

¹ Маусон робив без великого успіху спробу з радіо між мисом Де-вісон і своєю базою на острові Мекері. Влітку в наслідок безперервного сонячного випромінювання, радіооперації були обмежені в кращому разі кількома сотнями миль, а віддаль, що дає позитивні наслідки в усі години дня, дорівнювала не більше, як 100 милям. Скотт під час своєї останньої експедиції налагодив телефонний зв'язок між Хет Пойнт і мисом Еванса на віддалі 15 миль.

лярній експедиції. Четвертим радистом був Карл Петерсен, норвежець, чудовий хлопець і шукач пригод. Ллойд Беркер, досвідчений радіомеханік, що працював з захопленням, був відкомандирований міністерством торгівлі.

Не встигли ми остаточно встановити потреби експедиції на строк в два роки, як з'ясувалось, що треба збільшити кількість усіх припасів ще в півтора рази. Ми повинні були забезпечити другу зимовку експедиції на випадок, коли б кораблі не змогли в 1930 р. пробратися крізь льоди, щоб нас забрати. Це означало, що нам треба готуватися до трирічного перебування на льоду.

В міру нагромодження вантажів, їх відправляли на кораблі, які повинні були приставити їх в Антарктику. Все що ми придбавали, ретельно записувалось і реєструвалось, щоб кожної хвилини можна було визначити кількість і місце зберігання різних речей. Ми працювали над цим до пізньої ночі. В першу чергу почалось навантажування „Сіті“. Через його малу швидкість він мусив покинути Сполучені Штати значно раніше ніж „Боллінг“. Ми сподівались—занадто оптимістично, як це виявилось потім,—що шлях до Нової Зеландії він пройде менш ніж за три місяці. З вантажем у 200 тонн і командою в тридцять три чоловіка „Сіті“ вийшов 25 серпня 1928 р. з Хобокена, тримаючи курс на Панамський канал. Капітаном судна був Фредерік Мельвіль, досвідчений моряк, що не гребував парусами. Старшим помічником капітана був Мек Гіннес. Франк Д. Девіс—фізик експедиції і Хенрі Харрісон—метеоролог, відкомандирований Бюро погоди Сполучених Штатів, пішли як прості матроси,—зовсім не легка праця на кораблі, оснащеному як барка.

„Боллінг“ під командою капітана Броуна вийшла з Норфолька, в штаті Вірджинія, рівно через місяць після „Сіті“. На ній було 300 тонн вантажу і команда в двадцять вісім чоловік. Крім того, на борту судна було кілька чоловік наукового персоналу, включаючи геолога професора Л. М. Гулда, Уільяма Хейнеса—співробітника Бюро погоди Сполучених Штатів, який в експедиції на північний полюс виявився незамінною людиною, і капітана Мек Кінлея, знаменитого аерознімальника.

Третій загін перебував на борту норвезького китобійного судна „Сер Джемс Кларк Росс“, яке забрало в Норфольку Уолдена, погоничів собак—Нормана Вогана, Едді Гуделя і Фреді Крокета, а також дев'яносто чотирьох собак і сорок тонн сухарів для них. Відправка собак на цьому значно швидкохіднішому судні дозволяла нам, набагато скоротити час, який довелося б їм пробути в тропічній спеці Тихого океану. На наших маленьких, навантажених

по нікуди, кораблях вони б дуже мучились. Ми багатьом зобов'язані Магнусові Коной—начальникові норвезької китобійної компанії, за великодушне надання нам цього транспортного засобу. Передбачаючи труднощі розвантаження в Антарктиці, я хотів приставити туди наших собак в якнайкращому стані.

Четвертий загін експедиції перебував на „Ларсені“. В Норфольку „Ларсен“ узяв на борт наші чотири літаки, бензин і мастила для них, потім до 100 тонн вантажів і льотний склад. Я особисто не мав змоги вибирати: виснаження останніх деталей, а також спроба зменшити наш борг—примусили мене лишатися до останньої хвилини в Нью-Йорку. Брофі, Рессел Оуен, Ральф Шропшір, Веніамін Рот, Уїллард фан дер Фер і Лофгрєн сіли на „Ларсен“ в Сан-Педро. 10 жовтня судно вийшло в море.

Отже в другий тиждень жовтня наші чотири загопи перебували в Тихому океані. Вони були розкидані на великій віддалі один від одного, але всі йшли, наскільки дозволяла різна швидкість кораблів, на південний захід до місця збору в Новій Зеландії. Це мені нагадувало військову ескадру, що збирається для далекого бою. Запис у моєму щоденнику від 14 жовтня показує, що в цей день „Сіті“ опівдні перебував на півдорозі між Панамою і островом Піткерн, далеко на південному заході; „Росс“ був ще південніше, розвиваючи чудову швидкість, а перед „Боллінг“ лежали Галапагоські острови.

*

Завдання. Де б не обмірковувалася проблема Антарктики, за винятком, може, наукових кіл, вона неминуче натрапляє на питання: „Яка від неї користь? На що може придатися сніг і лід на такій далекій віддалі?“ Важко іноді буває пояснити, яку практичну користь може принести великий білий континент, і не тому, що відповідь позбавлена логіки або переконливості; частіше за все той, хто питає, просто не вдумується в своє запитання, бо найбільш недовірена людина, що цікавиться полярною історією, не може не зрозуміти, яке велике значення Антарктики. Більшість з нас позбавлена всеосяжної філософської точки зору. Захоплені власними справами, ми звичайно підходимо до такого роду питань з не досить широким кругозором, ми розцінюємо їх з погляду своїх особистих матеріальних інтересів. Антарктика—„неосяжна країна чудес, створена в гігантському плані; в ній нема місця людській обмеженості“. Даремне старався я прищепити цю істину одному відомому американському комерсантові.

— Але як здобути з неї гроші, яка від неї може бути вигода?—торочив він.

Кажучи відверто, зараз Антарктика, з точки зору сучасного поняття про цінності, спить глибоким сном, і ніхто не може сказати, коли настане час її пробудження. Більше як сто років тому Кук, повертаючись із своїх знаменитих плавань у високих південних широтах, говорив, що, якщо колинебудь буде знайдений південний континент, — це буде континент без усякого майбутнього. „Землі, засуджені природою на вічну мерзлоту, ніколи не приголублені сонцем, дикість і пустинність яких мені важко описати,—такі є землі, відкриті нами. Яка ж буде країна, розташована ще південніше?.. Якщо колинебудь знайдеться людина, що має досить рішучості й відваги, щоб пройти ще далі на південь, ніж я, то я не позаздрю славі її відкриття і беру на себе сміливість заявити, що світ від цього нічого не виграє“¹. А тим часом тепер у літній час води цих країн кишать норвезькими китобійними суднами, промисел яких дає 15 000 000 доларів щорічного прибутку. Про землі, відкриті Шеклтоном, є дані, що вказують на наявність там величезних покладів вугілля²; Скотт знайшов мідь³; а в „Червоній горі“, на яку зійшов Шеклтон, шукаючи шляху, що веде до полюса, було залізо⁴. Корисні копалини були знайдені загоном Маусона на Землі Аделі⁵, а північна партія Скотта, під начальством професора Т. Еджуорт-Девіда, знайшла титан на острові Депо. Цей острів, як каже дослідник, являє собою надзвичайно цікаве місце з геологічної точки зору: справжній рай для мінералога.

Доктор Маусон говорить: „Полярні країни, як і всяка інша частина земної кулі, вимощені, так би мовити, фактами, суть яких треба засвоїти; тільки після цього стане можливим довести знання цієї спеціальної зони хоч би до наближеного ступеня точності. Беручи це до уваги, можна сказати, що полярні дослідження мають специфічний, відмінний від інших досліджень характер; але слід пам'ятати, що успіхи, досягнені в одній з галузей науки, на які вона заради зручності штучно поділена, є разом із тим успіхи всієї науки в цілому. Не маючи знань про те, що діється в одній частині світу, ми безсумнівно гальмуємо загальний науковий прогрес“...⁶

Що нас особливо приваблює в великому південному

¹ Міль. „Облога південного полюса“.

² „Серце Антарктики“.

³ „Остання експедиція Скотта“.

⁴ „Серце Антарктики“.

⁵ Маусон. „В царстві пурги й хуртовини“.

⁶ Маусон. „В царстві пурги й хуртовини“.

континенті, площа якого визначається в 5 мільйонів квадратних миль, це той факт, що його існування було остаточно доведене лише дев'яносто років тому, а інтенсивні дослідження провадяться всього лише років тридцять. „Навіть тепер Антарктика є для всієї іншої частини земної кулі тим же, чим житло богів було для стародавніх халдеїв—недоступною і неосяжною країною, що лежить далеко за морями, які омивають житло людини,—а найбільш разуче у вивченні полярних країн—це їх майже цілковита невивченість. За царювання короля Альфреда в Англії вікінги вже робили свої плавання по льодових просторах півночі, а тим часом, коли Веллінгтон бився при Ватерлоо, на півдні все ще лишався невідкритим величезний материк“¹.

Назва „Антарктика“ походить від грецьких слів анти і арктос, що означає проти ведмедиці, тобто проти полярної області, а через те що греки знали, що земля кругла, можливо, що вони вживали слова „Антарктика“ для означення материка, який лежить проти північної полярної частини землі, про існування якої їм було відомо. Таким чином вони надали симетрії своїм поняттям про кулястість землі. Протягом багатьох століть антарктична проблема була лише абстрактною концепцією. Однак, починаючи з середніх віків, думка про великий південний континент „Терра аустраліс інкогніта“ заволоділа уявленням і честолюбністю багатьох картографів і дослідників, і на картах того часу цей вигаданий материк змальовувався в найхімерніших формах і обрисах. Існувало припущення, що на цьому материка багатомільйонне населення, що ґрунт його родючий, клімат помірний, що він багатий на золото й срібло, словом має всі властивості, що відповідали мріям середземних мореплавців, шукачів нових царств.

Мореплавці один по одному послішали на південь на своїх вутлих суденцях, сподіваючись, що з кожною новою широтою перед їхні очі впливе цей таємничий південний континент. Діас, досягнувши в 1487 р. південних берегів Африки, знайшов там і „живий народ“ і „помірний клімат“, і це дало імпульс до дальших шукань. Проте Васко де Гама, обігнувши в 1497 р. мис Доброї Надії, на своє велике розчарування побачив перед собою на півдні безмежне море. Дрек пройшов через Магелланову протоку в 1578 р., але, будиши відкинутий штормом, плавав біля Огненої Землі, маючи з правого боку безмежний океан. Це стало доказом, що передбачуваний південний континент з Америкою ніяк не сполучений.

¹ Чеппи-Гаррард. „The worst journey in the world“. Вступ.

Один по одному великі мореплавці плавали в Австралію й Нову Зеландію, Нову Гвінею й Тасманію, і повсюди перед ними простягався океан, що обмивав південні береги. Але надія вмирала нелегко. Де Брюсс, президент Діжонського парламенту, писав у 1756 р.: „Найбільш уславленим буде той монарх, чие ім'я буде дане південному світові“. Однак через те, що площа, яку за припущенням повинен був займати материк, все зменшувалась, а океани, що охороняли підступи до нього, ставали все неспокійніші й ворожіші, віра в справжнє існування його стала потроху спадати. Славетному британському мореплавцеві Куку випала місія підняти завісу над таємницею реального існування цього континента і відгадати його страшне обличчя.

Роблячи навколосвітнє плавання в високих південних широтах, Кук переніс ідею про циркумполярний континент з царини фантазії в дійсність, довівши, що коли такий взагалі існує, то він лежить значно південніше 60-ї паралелі. В 1772 р. Кук покинув Англію на двох кораблях: „Резолюшен“, водообсягом в 462 тонни, і „Адвенчер“, в 336 тонн, і влаштував свою базу біля берегів Нової Зеландії. У неділю 17 січня 1773 р. він вперше в історії перейшов антарктичне коло на 39°35' східної довготи. Протягом місяця Кук плавав по відкритому морю, зустрічаючи айсберги і дрейфуючі тороси, поки нарешті не був спинений непрохідним полярним паком. Боячись бути затертим льодами, він відступив на північ і тільки в грудні наступного року знову повернувся на південь. Двічі він перетинав антарктичне коло, шукаючи проходу крізь пак, і двічі натикався на величезні, непереборні льодові поля.

Капітан Кук писав: „Я не скажу, що не було ніякої змоги пробратися далі на південь, але спроба була б необачною й ризикованою, і на неї, мені здається, ніхто б у моєму стані не відважився. На мою думку, як і на думку більшості на судні, лід простягається до самого полюса, доходячи може до якоїнебудь землі; але навіть якщо така земля існує, вона не може дати кращого пристановища для птахів або інших тварин, ніж сам лід. Хоч моєю метою було не тільки пройти далі, ніж хтонебудь до мене, але й так далеко, як тільки може взагалі дійти людина, все ж я не жалкую про те, що зустрівся з цією перешкодою...“¹.

Наступні п'ятдесят років були свідками інших прагнень. Замість того, щоб шукати далекі казкові царства, американські й англійські купці-мисливці за морським звіром звернули свої погляди на доступніші багатства котикового промислу в південних морях і, шукаючи нових, доти не

¹ Кук. „Плавання до південного полюса“.

займаних людиною місць промислу, просувалися з своїми ветхими суднами, вічним супутником яких була цинга; все далі й далі на південь, крізь льоди. Були відкриті Фальклендські і Південно-Шетландські острови, а також Південна Георгія. В цьому негостинному краї російський мандрівник адмірал Беллінгсхаузен, що робив, шукаючи материк, навколосвітнє плавання, одного туманного ранку 1821 р. несподівано зустрівся з капітаном Памером із Стоунгтона в штаті Коннектікут і дуже здивувався, довідавшись, що ця мало відома частина світу добре знайома американському морякові.

Власне кажучи, континент був відкритий трьома експедиціями: француза Дюрвіля, американця Уїлкса і англійця Росса. Дюрвіль перший вирушив в дорогу з двома корветами, але після марної спроби досягти материка з південного сходу від Південно-Шетландських островів повернув на північ до Хобарт-Тоуна, звідки вийшов в 1840 р. Він відкрив Землю Аделі, величезний простір, покритий льодовими скелями. На острівку, що прилягав до цієї землі, його матроси помітили кам'яну брилу, яка була негайно розламана вченими для досліджень. Недалеко від цих берегів Дюрвіль зустрівся з одним з кораблів Уїлкса „Порпойз“. Експедиція Уїлкса була схвалена декретом конгресу від 18 травня 1836 р. До складу цієї експедиції входило шість суден: два військових шлюпи: „Денсен“, водообсягом в 780 тонн, і „Пікок“, в 650 тонн; один бриг „Порпойз“, в 230 тонн; вантажне судно „Реліф“ і два лоцманських судна „Сі Гел“, в 110 тонн, і „Флайінг Фіш“, в 96 тонн. Персонал складався з 345 чоловік команди, 83 чоловік командного складу і 12 наукових працівників. Експедиція вийшла з Норфолька 18 серпня 1838 р. і після невдалого плавання на південь від Південно-Шетландських островів влаштувала свою базу в Сідней-Харборі. 26 грудня 1839 р. вона підійшла до південного полярного паку. Не зважаючи на малосилість і погане спорядження кораблів, експедиція в 1840 р. пробилася собі дорогу до берегів Антарктики, і Уїлкс заявив, що ним відкриті величезні простори материкової землі. Проте англійці і дотепер мають сумнів щодо правдивості його заяви. Скотт¹ і капітан Девіс² з експедиції Маусона теж заверечували його відкриття. Доводиться пошкодувати, що американський уряд не продовжив справи Уїлкса, цього відважного мореплавця, що мав мужність узяти на себе таке важке завдання. Особисто я переконаний, що Уїлкс справді відкрив землю, і мій друг сер

¹ Експедиція на „Дисковері“. „...Ми назавжди покінчили з Землею Уїлкса“.

² На „Аврорі“ в Антарктику.

Дуглас Маусон, найбільший авторитет у цих питаннях, говорив мені, що він також цілком вірить, що Уїлкс бачив землю антарктичного материка.

Заяви Росса про зроблені ним відкриття не піддавались таким сумнівам. Виконуючи наказ адміралтейства „знайти південний магнітний полюс, якщо це буде можливо, і континент, якщо такий існує“, він у вересні 1839 р. вийшов з Англії. Його два кораблі „Еребус“ в 370 тонн і „Террор“ в 340 тонн були військовими суднами і значить дуже міцної конструкції. Росс прибув до Хобарта в Тасманії якраз вчасно, щоб довідатись про відкриття, зроблені Дюрвілем та Уїлксом, і, будучи переконаний, що Англія завжди була передовою державою в справі відкриття земель як у південних, так і в північних зонах¹, вирішив іти на південь, але не до місця відкриття Дюрвіля та Уїлкса, а тримаючи курс значно східніше, по 170 східному меридіану. В грудні 1840 р. він покинув Хобарт, 5 січня 1841 р. проник із своїми двома суднами в суцільні льоди, а через 4 дні вийшов в глибокі сині води моря, названого його ім'ям. 11 січня на обрії показалися покриті снігом вершини гори Себіна, потім пасмо Адміралтейських гір і нарешті низько розташований мис, якому він дав ім'я миса Адар.

Отже сховані доти береги таємничого континенту стали перед ним. Росс проклав курс на південь, сподіваючись пробитися до магнітного полюса, і по дорозі виявив друге гірське пасмо (Принця Альберга), потім дійовий вулкан (гора Еребус) і поблизу від нього розташований трохи нижче погаслий кратер (гора Террор). З великим зусиллям Росс просунув свої судна ще далі і зробив відкриття величезного значення. „Наближаючись під усіма парусами до землі, ми помітили білу лінію, що трохи підносилась над рівнем моря, і простягалася з крайньої східної точки до самого обр'ю. Перед нами відкрилось незвичайне видовище: в міру нашого наближення лінія поступово підвищувалась, і кінець-кінцем виявилось, що це вертикальна стіна, заввишки в 50—65 метрів над рівнем моря, зовсім плоска в верхній своїй частині і без усяких розколин або виступів на рівній, оберненій до моря стороні“².

Так був відкритий великий льодовий бар'єр, відомий тепер під назвою „бар'єра Росса“, а також шлях, яким багато років після дві партії людей пішки і одна в повітрі досягли полюса. Росс зробив ще два чудових плавання на південь, але цінність його відкриттів дещо затьмарив ви-

¹ Ross. A voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions.

² Ross. A voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions.

никлий інтерес до півночі, де шукання північнозахідного проходу й полюса привели до цілого ряду безумних, але доблесних починань.

Минуло 53 роки, перш ніж нога людини вступила на землю антарктичного континенту, і 57 років від того дня, коли Боркгревінк оголосив, що він всупереч уявному здоровому розумові має намір з дев'ятьма товаришами зимувати на мисі Адар, тобто добровільно вирушити в страшне земне чистилище. На той час наука вже зайняла передове місце в дослідженні нових країн.

Бурі струшували хатку зимовників; зоолог Хансон помер від ускладнення шлункового захворювання—перша людина, що знайшла свою могилу на цій землі, але загалом зимівка минула краще, ніж сподівалися.

Настала ера великих відкриттів, почата Скоттом і ушлявлена такими безсмертними іменами, як ім'я самого Скотта, Шеклтона, Маусона, Амундсена та їх відважних супутників. Повільно й важко давалися людині знання про континент. В першу свою експедицію на „ДісCOVERI“ в 1900—1903 рр. Скотт пройшов далеко за межі відкритих Россом країн і додав сотні миль до раніше відомої берегової лінії материка. Він відкрив Землю короля Едуарда VII і східний кінець льодового бар'єра. Спільно з доктором Едуардом-Адріаном Уілсоном—старшим науковим співробітником наступних експедицій, і з доктором Хартлеєм Ферраром, що належав також до наукового експедиційного складу, він зробив першу південну санну подорож. Скотт був першим у багатьох відношеннях, і в його багатогранній діяльності немаловажну роль відіграла сторона її, спрямована на притягнення уваги всього світу до широких перспектив, які обіцяло правильно організоване і сміливо виконане вивчення Антарктики. Створені ним традиції підтримувались і охоронялись двома талановитими його земляками, Маусоном і Шеклтоном. Своїми відомостями про Антарктику ми зобов'язані головне їм, і якщо загальна сума відомостей, здобутих з такими труднощами і з такими жертвами, показує нам, що лишається ще безмежно багато зробити, то це не зменшує значення їх блискучої роботи, а тільки свідчить про те, що проблема неосяжно велика.

За визначенням проф. Девіса в 1914 р. берегові границі континента дорівнюють 14 000 миль, з яких 4 000 почасти тільки недавно відкриті, а почасти вже досліджені. Хес схиляється до того, що першу цифру треба зменшити приблизно до 12 000 миль, а другу в результаті дальших досліджень треба збільшити до 5 000 миль. Таким чином в 1928 р. навколо однієї з осей земної планети лежав материк, площа якого перевищує площу, яку займають разом Мексика і

Сполучені Штати, при чому більшу частину його побережжя ще не бачила жодна людина, а пустинну внутрішню частину материка відвідали лише невеликі загони людей під керівництвом Шеклтона, Маусона, Скотта і Амундсена, що поспішно пройшли по небагатьох вузьких стежках, прокладених серед безмежних недосліджених просторів.

Антарктика відрізняється від усіх інших країн відомим людству. Вона є єдиним дійсно полярним континентом. Північна полярна область являє собою океан, оточений материками. Південна полярна область—це материк оточений океанами.

Хес навів своєрідні порівняльні дані ізольованості Антарктики та інших великих просторів суші. Європа, Азія й Америка утворюють два материки, які відділені невеликою смугою води. Європа і Азія відділені від Африки Суецьким каналом, а Азія від Америки—Берінговою протокою, в якій розташовані Діомидові острови, так що віддалення від Азії до острова дорівнює лише 17 милям, а від острова до Аляски—25 милям. Мис Горн, найпівденніша континентальна точка, лежить в 600 милях від найближчої дійсно антарктичної землі—Південних Шетландських островів, а ті, в свою чергу, відокремлені 80 милями океану від західного побережжя землі Греема, яка також не з'єднується з континентом, бо вона, як було остаточно доведено сером Губертом Улкінсом, не є півостровом. Найбурхливіші в світі води обмивають антарктичні береги, і в додаток до всього самотність Антарктики охороняється океанами з бездонними глибинами від 4000 до 6500 метрів.

Антарктика все ще перебуває в льодовиковому періоді, який панував над північною півкулею близько 50 000 років тому. Вона вкрита льодовою масою величезної товщини, спід якої виступають тільки найвищі вершини гір. Скеля, не вкрита льодовою корою, там є така рідкість, що дослідник, знайшовши її, повинен бути так само приємно вражений, як коли б перед ним з'явилися зелені луки.

Материк являє собою переважно високе плоскогір'я з снігу й льоду, заввишки в 1600—3000 метрів над рівнем моря; в деяких місцях воно оточено гірськими пасмами виняткової висоти й краси. Всередині країни лежать два великих й рівних плато—Полярна і Південна Вікторія, що утворюють центральну товщу материкового льодового щита. З цих плато опускаються маси материкового льоду; зазнаючи сильного тиснення зсередини, вони рухаються вниз по долинах і ущелинах, що оточують гірське плато, у вигляді льодовиків і льодопадів, яким по грандіозності нема рівних на землі.

І ось до цього континенту і лежала наша путь. Ми наближалися до нього з наростаючою свідомістю мізерност

людини перед величністю й суворою самотністю його берегів і разом із тим з почуттям захоплення перед справою наших попередників. Нас окрилювала надія, що нам пощастить продовжити роботу, так самовіддано ними почату.

Для своєї бази ми обрали Китову бухту, виходячи з таких міркувань. Поперше, вона, як видно, забезпечувала найбільш підходящі умови для польотів і, подруге, була оточена недослідженими ще просторами суші. На північ і на схід від неї лежала Земля короля Едуарда VII, вперше побачена Скоттом з палуби „Дісковері“ і в перший, і в останній раз пройдена Преструдом¹. Позаду тяглася в глибину країни зовсім невивчена берегова лінія. Тут сотні тисяч квадратних миль являли і в географічному відношенні справжню „терра інкогніта“—прогалину, однаково ненависну як ученому, так і картографові. На південному сході лежала припушувана Земля Кармен, відкрита Амундсенем під час його полярного походу, яка чекала ще свого дослідника. Крім тих стежок, якими пройшли Шеклтон, Скотт і Амундсен і які стояли одна від одної максимально на 400 миль, а в міру просування партій усе зближувались, щоб зійтись біля полюса, на таємниче плоскогір'я не ступала нога людини, воно було зовсім недосліджене. Ніхто не міг також сказати, що лежало за межами його, між полюсом і морем Ведделя. Все це являло непочатий край для нових відкрить. Не менш істотною і цікавою здавалась нам можливість застосувати в цих невизначених ще областях наукову апаратуру, створену сучасною технікою. В галузі геології, метеорології, гляціології, магнетизму та ін. наука повинна була збагатитися.

У нас була та перевага, що ми мали три технічних засоби, які надзвичайно полегшують роботу дослідника: у нас був, поперше, літак, що мав надзвичайну швидкість і не знав тих перешкод, які гальмують пішохода, подруге—апарат для аерофотознімання, який все бачить і нічого не забуває, і потрете—радіо.

Ми мали підстави сподіватися, що нам пощастить виконати велику роботу. Проте, поки „Ларсен“ повільно плив по мирному океану, в нашій уяві іноді малювались зовсім інші, сумні картини. Яка зустріч готувалась нам там, спереду, на цій похмурій суворій землі? Чи не забуто щось важливе, чи не лишилося щось неврахованим? Можливо, непередбачено вороже підстерігає нас, і чи не ждуть нас наприкінці нашого шляху, коли все вже зроблене і неоправне, гіркість розчарування і тяжкі докори?..

¹ Японська антарктична експедиція під начальством лейтенанта Шіразе зійшла в 1911 р. на одну з вершин гірського пасма Олександрі. Точний пройдений шлях проте невідомий.

К Р І З Ь П О Л Я Р Н И Й П А К

П'ятого листопада „Ларсен“ став у док в Веллінгтоні. Кінець плавання через Тихий океан ознаменував собою початок багатьох приемних і неприемних подій і переживань. До перших треба віднести виявлену до нас, американців, гостинність у Новій Зеландії. Ми незабаром переконались, що близькість цього острова, одного з англійських домініонів, до антарктичного материка є не єдиною причиною, через яку його можна рекомендувати дослідникам. Ми винесли звідти спогад про подану нам безмежну дружню допомогу. Коли б ми були англійцями або приїхали з доручення Англії, то й тоді ми не могли б зустріти більш щирого ставлення. Коли ж з нашого боку не було виявлено досить вдячності, то лише через те, що ми були, в силу необхідності, надто заклопотані своїми справами. Над кожною дією, над кожним настроєм нашим панувала думка про необхідність зустрітися з „Ларсеном“ біля паку. Це було достатнім стимулом, щоб спонукати нас працювати, не покладаючи рук.

* Щодо „Ларсена“, то він негайно після прибуття до Веллінгтона став під вивантаження. Китобійці¹, яких він мав відвести на південь, уже ждали його біля острова Стюарт, і капітан Нілсен сподівався вийти з Веллінгтона в один з найближчих днів.

Наш представник у Новій Зеландії, Харольд Лівінгстоун Теплей, з Дунедіна прислав нам свого управителя Джіма Дункана, щоб спільно обговорити порядок навантаження запасів, які були вже відправлені в Дунедін.

Ми дуже скоро забули, що означає слово відпочинок. В Веллінгтоні літаки й інше майно, вивантажене з „Ларсе-

¹ Китобійці—невеликі буксироподібні судна, що мають на борту гарпунні гармати; вони полюють на китів. „Ларсен“ проводить китобійців і на місці переробляє китовий жир. Китобійці—судна дуже міцної конструкції, що мають відповідну форму для боротьби з льодами.

на", перейшли в наше розпорядження. Нам подали дуже велику допомогу наші веллінгтонські представники—Гардінер, Бінні і Халібертон. Дні минали за днями, а „Сіті“ з дедалі меншим запасом вугілля ледве-ледве рухався, перебуваючи в смузі штилів у Тихому океані; ми перестали дивитися на календар і почали вже лічити години.

Ми перебралися в Дунедін, куди 18 листопада на світанку увійшла „Боллінг“ з забрудненими, вкритими іржею бортами, і з засмаглою, почорнілою від тропічного сонця командою, що розповіла нам про палуби, на яких вдень можна було спектися, і про кочегарки, де температура доходить до 50° С. Було багато добродушного бурчання з приводу своєрідної „підготовки“ до полярного холоду, що чекав нас, як висловився один з матросів, у „переддвер'ї пекла“, алея з радістю переконався, що команда загалом дуже добре склала іспит, новаки звикли до своїх різноманітних завдань, а вміння капітана Броуна поводитися з людьми ясно позначилось на зразковій дисципліні, що спостерігалася серед його підлеглих.

Тим часом наші плани змінилися. Замість того, щоб спрямувати „Сіті“ в Веллінгтон, капітанові Броуну було дано наказ вивантажити частину вантажу в Дунедіні, щоб звільнити місце на „Боллінг“ і вирушити якомога швидше на північ, у Веллінгтон. Там він мав узяти вантаж, залишений „Ларсеном“, і перекинути його на склади в Дунедін, де частину вантажу потім повинен був забрати „Сіті“. Це давало економію в часі не менше одного дня.

Перед самим відходом „Боллінг“ було одержано радіо від капітана Мельвіля, що „Сіті“ прибуде днів через сім. Судно протягом багатьох днів штилювало, а потім було віднесене штормом з прямого шляху. Воно йшло під парами й парусами, але пасати йому мало допомагали, в наслідок чого воно запізнювалось. В міру того, як минали дорогі дні, моя надія зустрітися з „Ларсеном“ ставала все менша й менша.

Під час перерви між навантаженнями я поїхав на Карантинний острів за 6 миль від Дунедіна, куди помістили наших собак, і побачив, що вони перебувають у жахливому стані, у багатьох був понос і чума. Причина хвороби очевидно полягала в незвичній для собак новій їжі, а довге плавання ще погіршило їх стан. Тривога за майбутнє експедиції переважила навіть почуття жалю, яке я відчував до бідних тварин. Без собак наше становище ставало безвихідним, ми не могли б навіть перевезти свої запаси з корабля на базу біля бар'єра, вже не кажучи про виконання наміченої широкої програми геологічних і гляціологічних досліджень. Собаки є єдиний засіб пересування, при-

датний при всіх умовах полярних переходів, а оскільки ми були піонерами в справі застосування літаків в Антарктиці, то нам кінче необхідно було мати собак на випадок будь-якої аварії. Бачити їх тепер такими виснаженими від хвороби було для нас важким ударом. Виписувати ж нових собак з Лабрадора було вже надто пізно, а з другого боку, коли б наші собаки не поправилися, експедиція не могла б рушити далі—у всякому разі в 1928 році.

В такому скрутному стані ми звернулись по пораду до доктора Джона Малькольма—професора дієтики Отагського університету. Він виробив новий склад їжі—пемікан, що складався з волячого сала, м'ясного борошна, патоки й риб'ячого жиру. До кожної тисячі фунтів пемікану додавався один літр лимонного соку, багатого на протицинготні вітаміни. Проблема вироблення цієї їжі була розв'язана за допомогою дунедінської фірми „Брати Хедсон“, яка віддала в наше розпорядження після робочого дня свою шоколадну фабрику. Десяток робітників запропонували нам свої послуги на вечірні години, і з їх допомогою доктор Малькольм, містер Хедсон і Норман Воган взялися виготовляти 25 тонн пеміканних сухарів. Вони наполегливо працювали протягом майже двох тижнів щовечора від заходу сонця і майже до світанку і, не зважаючи на відсутність практики, заготовили величезну кількість пемікану, цілком достатню, щоб прогодувати собак до приходу до бар'єра і під час санних подорожей. На базі ж можна було запастися свіжим тюленьчим і китовим м'ясом. Як тільки пемікан був готовий, ми стали ним годувати собак. За кілька днів вони помітно поправились, а до часу нашого відплиття більшість з них була вже в гарному стані. Загибло у нас всього тільки чотири собаки, і ми повинні дякувати долі, що їх не загибло більше.

24 листопада „Боллінг“ повернулась навантаженою з свого плавання в Веллінгтон. Капітан Броун перевершив самого себе, ухитрившись помістити корпус фордівського літака в маленький трюм свого корабля. Коли б ящик був на 0,15 м довший, його ні в якому разі не вдалося б помістити. Коли він опустився на місце з грюкотом, що прозвучав як прокляття, вся команда закричала „ура“.

Через два дні „Сіті“ показався у вузькому проході, що вів до Дунедіна; його бак чорнів людьми, яким не терпілося ступити на твердий ґрунт після трьох місяців, проведених на морі. Якщо команда плекала надію на довгий відпочинок, то вигляд дунедінської пристані мусив її розчарувати. Біля одного кінця набережної стояла „Боллінг“, з відкритих люків якої безупинним потоком вивантажувалось майно. Пристань була завалена вище людського зросту всякими

ящиками й корзинами, при чому ця маса весь час поповнювалась іншими вантажами, приставлюваними з складів. Над усією цією метушнею панував невтомний Брофі, який з дивовижною енергією, пам'ятаючи кожну дрібницю, керував вивантаженням і командував півсотнею людей. Але я помітив, що і його нерви погано витримують таке напруження—і це мене турбувало.

„Сіті“ кинув якір спочатку в порту Чалмерс, за двадцять миль від дунедінської гавані. Ми поїхали туди другого ранку, і команда корабля зустріла нас на вокзалі. У всіх був чудовий вигляд. Три місяці тому це були все новачки, а тепер дони не тільки виглядали, а й фактично стали справжніми моряками. Пройдена ними школа була далеко нелегка. Вони по чотири години стояли на вахті, а потім протягом чотирьох годин були вільні від неї, але зате в цей час виконували всякі інші роботи. Вдягнені в грубий одяг, з веселими обличчями, що говорили про чудовий настрій, люди являли собою приємне видовище. Видно було, що вони цілком готові до наступної боротьби.

Прихід „Сіті“ не викликав особливих захоплень, хоч зустріти його зібралась уперше за три місяці всі учасники експедиції. Перед нарадою з капітаном Мельвілем в питанні про навантаження спорядження відбулась жвава суперечка між командою „Боллінг“, що була на березі, і командою „Сіті“ на борту корабля. Обидві сторони докоряли одна одній неробством і „увеселительним плаванням“ і погрожували, що тепер, мовляв, почнеться чорна робота. Це останнє було суцєю правдою. „Сіті“ був негайно відведений в сухий док для очистки корпусу від морського бруду, що налип на нього; такі тихохідні кораблі завжди набираються бруду під час тривалих плавань. Команда дістала відпустку на ніч з суворим наказом з'явитися рано вранці на роботу. Тут уже ми всерйоз взялися до роботи, і чутка про нашу нечувану діяльність пролунала по околицях. Приємно було бачити, як кожен учасник взявся до роботи, ніхто не був звільнений від роботи і ніхто не уникав її. Наукові працівники нарівні з матросами взялися до важкої фізичної праці, вантажили ящики, тягали мішки й т. п., поки спина не починала нити і мускули не відмовлялись працювати. Коли б мене не турбувала зустріч з „Ларсеном“, то згуртованість і єднання, що панували в нашій експедиції, і готовість кожного взятися до всякої важкої роботи повинні були розвіяти останні сумніви в успішному завершенні наших планів.

Тим часом „Ларсен“ ішов на південь, займаючись звіробійним промислом на північ від льодів, які, за його повідомленнями, були надзвичайно важкі цього року. Наші

радисти підтримували щоденний зв'яз остан- і остан- іан-
не повідомлення капітана Нілсена говди все ди все все
ще надто суцільні, щоб пробувати п'рих. На их. На На
північ від паку промисел був щасливіе хоті- е хоті- оті-
лося, щоб він лишався таким і надалі. Іа було а було уло
передбачити, як довго продержаться олові в олові в сі в
мене невідступно крутилася думка: Чв уже ов уже уже
„Ларсен“ крізь пак? Встигнемо ми чо? Ми ю? Ми Ми
поспішали так, як тільки можна посдорога дорога ога
кожна хвилина. Це була справжня гоа була а була ула
надзвичайно велика. Мені здається, в живеш живеш еш
особливо інтенсивно.

Ці дні безумної спішки лишили осий спо- ий спо- по-
гад про ту жахливу кількість речей, а було а було уло
що б там не стало навантажити на „Скінєць- кінець- нь-
кінцем, помістили все це на нього—ваозділу. оозділу. лу.
Якимсь чудом Брофі ухитрився знайтиого, не ого, не с не
зважаючи на те, що купи вантажів, якли на- ли на на-
вантаження, з кожною хвилиною росл площа площа ща
на „Сіті“, сама по собі дуже обмеженась на ась на : на
наших очах. План навантаження ускладок не- док не- не-
обхідності роз'єднати „Боллінг“ і „Сіть в- ьть в- в-
магала навантажити „Сіті“, всім необхік, коли к, коли оли
б „Боллінг“ не змогла пробратися кріз зимо- зимо- мо-
вочна партія могла не тільки проіснув року, року, ку,
до прибуття допомоги, але й виконатину на- іну на- на-
укової програми. В наслідок цього „Сіжений іжений ий
як окрема, незалежна експедиція. В реж, споч- ж, споч- жо-
чатку призначений для обох суден, ільшій ільшій шій
його частині перерозподілити—роботаким ви- сим ви- ви-
пробуванням для нашого терпіння і мла нам та нам іам
усім спина.

Те, що робилося на пристані в ці зали- зали- ли-
шитись в нашій пам'яті. Довгі шиї кра підій- підій- ій-
мались і опускались, лебідки скрипілиажчали ажчали али
і колеса ручних возів вдень і вночі сткотіли котіли іли
по палубі. Сон став розкішшю, якою багато багато то
хто. Коли мені тепер хочеться посміятшаю в шаю в о в
пам'яті захбвану в якомусь її куточку мально- мально- ьо-
вує двох видатних членів експедиції, гда і ка- да і ка- ка-
пітана Мек Кінлея, занурених у роботуше ні- ше ні- ні-
коли не доводилось виконувати, та й зедеть- зедеть- зь-
ся виконувати в майбутньому, а самеичайні- ичайні- іні-
сінських вантажників. Обливаючись поччись і очись і ь і
падаючи, вони ледве пробирались разо мішки і мішки ики
з вугіллям і ящиками з провіантом. Ппрацю- працю- цю-
вав Хейнес, добродушний метеоролог, к робо- к робо- бо-

чих штанах, зшитих не по мірці, похитувався в вугільній пилюці під вагою своєї ноші.

Нарешті трюм був цілком завантажений; більше жодного ящика не можна було помістити вниз, і ми стали вантажити на палуби. Корпус літака „Ферчайльд“ підняли на борт і прикріпили посеред корабля між грот і фок-щоглами. Ящики з харчами і балони з паливом розміщалися навколо нього доти, поки шкафут судна не був так завалений, що можна було поставити тільки зарифлений грот. Сімдесят п'ять тонн вугілля було навантажено на ніс, це вугілля призначалося для бази. Потім частина собак в незграбних клітках була піднята на корму і поставлена рядами. Решту собак, що не помістилися на кормі, довелось влаштувати на даху моєї палубної каюти і на даху ящика з літаком. Ми сподівались, що там їх не дістануть хвилі, яких дуже не люблять собаки. Скавучання, гавкіт, гарчання, якими вони зустріли зміну свого житла, не переказати. З цим концертом ми потім добре ознайомилися, бо нам довелося його слухати протягом майже півтора років.

В міру навантаження важких вантажів „Сіті“ поступово осідав, і ще до закінчення навантаження вода перейшла граничну вантажну лінію. Ця обставина, а також той факт, що надзвичайно велика частина вантажу була на палубі, викликала у нас деяке занепокоєння. Напередодні нашого відплиття один старий моряк, що непохвально стежив за нашою роботою, підійшов до мене і сказав:

— Ви дуже ризикуєте. Ваш корабель буде черпати воду при кожному боковому гойданні. Ви знатимете, що таке шторм, коли доберетесь до шістдесятих градусів. Я там був, через те й кажу.

Я відповів йому, що ми знаємо, що робимо, але мушу признатися, цей інцидент справив на мене дуже неприємне враження.

Протягом усього цього часу Отагське портове управління в Дунедіні подавало нам велику допомогу й підтримку. Воно поставило наші судна в док, полегшило нам виконання портових формальностей, дозволило користуватися складами і взагалі всебічно йшло нам назустріч.

Увечері 1 грудня закінчилось навантаження „Сіті“,—корабель був готовий до відплиття. Проте, щоб застрахувати себе від усяких недоліків, ми вирішили відкласти відхід до наступного ранку. Відстрочка дала Брофі можливість в останній раз перевірити весь вантаж, і ніч була проведена за цією роботою. 2 грудня о 6 годині ранку був даний наказ знятися з якоря. Буксир, який повинен був провести нас у відкрите море, подав нам кінець, і „Сіті“ пішов за буксиром, а за „Сіті“—„Боллінг“.

Не зважаючи на таку ранню годину, багато з наших нових новозеландських друзів прийшли попрощатися з нами. Нам влаштували такі проводи, що ніяк не можна було подумати, що ми покидаємо чужу країну. Ми пройшли по вузькому каналу, що веде з Дунедіна до моря, і біля миса Тейроа буксир нас покинув. Капітан Броун подав нам 7-міліметровий сталевий трос, який ми прийняли на брашпіль, закрутивши на кілька оборотів, а потім зачалили за фок-щоглу. Трос розгорнувся приблизно на чверть милі, коли слабина зникла, по масивному корпусу судна перебігло легке тремтіння, і воно, повільно шкутильгаючи, рушило вперед. Так почалась наша погоня за „Ларсеном“. Увечері я зробив такий запис у щоденнику:

2 грудня, по дорозі до Китової бухти.

Тепер, мені здається, ми можемо вільніше зітхнути. Весь вантаж надійно принайтовлений, і тільки дуже сильний шторм може щонебудь змити. Нам пощастило, що сьогодні такий гарний день; коли б ми потрапили відразу в шторм, у нас знесло б з палуби половину наших собак і припасів. На воді видно ледве помітний натяк на мертвий зиб, але, за винятком цього, кращого моря й неба не можна бажати. З піднятими парусами і під парами ми робимо, на буксирі у „Боллінг“, приблизно 8 вузлів. Якщо вдасться підтримати таку швидкість, то ми, можливо, дійдемо до північної кромки льоду за 6—7 днів.

Я щасливий, що „Ларсен“ досі не ввійшов у суцільні льоди. Ми ще можемо його наздогнати. Марно пробував я умовити капітана Нілсена жочби орієнтовно визначити день, коли він спробує пройти в льоди, але я сам чудово розумію, що він не міг цього зробити. Невідомість тяжка, але змагання цікаве.

Я тількищо зробив обхід корабля. На ньому перебуває 54 чоловіка (з 83 учасників всієї експедиції). По тісноті можна було припустити, що людей вдвітьєро більше. В житлових приміщеннях неймовірний хаос. Кожна койка завалена догори речами спорядження, при чому частина речей уже звалилася додола. Ледве знаходиш місце, куди поставити ногу. Запаси всіх видів, родів і найменування так завалюють палубу, що для переходу з носа на корму доводиться або виконувати небезпечний цирковий номер, балансуючи на поручнях, або ризкувати шиєю в альпійському переході через вершини й прірви гірських пасм із собачих кліток та ящиків з харчами. Як ми сьогодні розмістимося на ніч—це вище мого розуміння! Дін Сміт заввишки майже в два метри і відповідного складу, кинувши короткий по-

гляд на койку в півтора метри, призначену йому для відпочинку й сна, дуже виразно, але не дуже похвально висловився про прагнення людини шукати нові землі. Я думаю, що в цю хвилину більшість на кораблі поділяють його погляд. Мине чимало днів, поки ми зможемо навести хоч якийнебудь порядок. Фер¹ і Рекер² поховані під вантажами фотографічного приладдя, а побіжний погляд, кинутий на місце, яке займає Хансон, змушує припустити, що він узяв з собою в Антарктику радіоспорядження з усієї земної кулі. Мое власне „місцепроживання“, на кормі позад димової труби, неможливо описати: ящики, корзини з оджею й інструменти розкидані навколо, наче їх розкидав ураган. І на довершення всього хаос ще посилюється какофонією із скавучання собак над моєю головою і високих нот радіо поруч зо мною. Собаки вили весь день з природнею антимузикальністю, властивою тільки їм, а радіо буде, мабуть, працювати всю ніч. Та мала часточка розуму, що в нас ще лишилась, швидко зникає.

Але, не зважаючи на це, наші справи не такі вже й погані. Милій Джордж Теннант³ нагодував нас чудовим обідом; усі весело настроєні й перекидаються дотепами з приводу нашої долі. Ми всі їмо в нижній кают-кампанії—і керівний склад, і команда. Я вирішив не допускати ніяких соціальних чи службових відмін у житті експедиції. Поводження з особами командного складу буде швидше залежати від того, як вони зуміють себе поставити, а також від ступеня покладеної на них відповідальності, ніж від формальних службових звичаїв з обов'язковим „Єсть, сер!“ і з повною ізоляцією командного складу від підлеглих. До певної міри у нас нема ні командирів, ні підлеглих. Просто на деяких покладена більша відповідальність—от і вся відміна.

Ми йдемо вже майже 12 годин під парусами. О 6 годині вечора Мелрой пустив у хід машини. Цікаво було дивитися вдень на новаків, що підіймали паруси. Більшість рухались досить боязко, але накази виконували охоче, компенсуючи незграбність старанністю. Перший штурман Стром перетворить їх у міцних і вмілих моряків. Та частина команди, яка працювала на кораблі по дорозі з Сполучених Штатів, виконують свої обов'язки, як справжні матроси.

Сьогодні вранці капітан Мельвіль скликав усю команду і розподілив вахти. Мене дещо здивували його розпорядження, бо виходить, що вся команда, за винятком кока,

¹ Уїллард ван дер Фер—фотограф, відряджений в експедицію кінематографічною фірмою „Парамоунт“. Він брав також участь у Північній Полярній експедиції.

² Джозеф Рекер—також від „Парамоунт“.

³ Він брав також участь як кухар у Північній полярній експедиції.

радистів і кількох інших спеціалістів, буде через кожні чотири години стояти по чотири години на вахті. Адже крім палубної служби є ще дуже багато іншої роботи, і такий розпорядок приведе до дуже важкої праці, при якій не можна буде знайти досить часу для сну. А втім, подивимось, які будуть наслідки. Я вважаю, що було б краще влаштувати вахту в три зміни, у нас є для цього досить людей. В усякому разі я завтра ж поговорю про це з капітаном.

*

Протягом двох наступних днів ми йшли вперед, на південь, „на всіх парах“. В понеділок подув такий сильний північний вітер, що ми незабаром опинилися біля корми „Боллінг“, і буксирний трос дав велику слабину. Тому ми так розхоробрилися, що віддали кінець і пішли далі самостійно під парусами й парами. Ми робили в середньому 9 вузлів на годину, словом, ішли гарно. У вівторок вітер змінив напрям, подув з півдня і приніс з собою холодний подих льодових полів. Собаки очевидно це відчули, бо їх пекельне виття майже не припинялось. Ми поповзли назад, знову пішли на буксирі у „Боллінг“, зарифіли паруси і приготувалися до шторму, який пророчив нам барометр. Це був важкий день для наших аматорів-моряків. Море було дуже бурхливе, корабель тріпало, і бути на реях було дуже неприємно; руки дерев'яніли, а паруси обмерзли і з ними було важко управлятися. Беб'є, авіаційний механік, який ніколи не бачив вантових щаблів, а тим паче не підіймався по них, зійшов униз з посинілими руками, цокаючи від холоду зубами.

— Ні, мені вже краще літати,—сказав він.

На вечір вітер знову змінив напрям і перейшов в південно-західний; ми поставили бізань і клівер.

Помалу ми стали звикати до заведеного порядку. Хаос зменшився, кожен розібрав своє майно, і судно набрало більш залюдненого вигляду. Було досить холодно, але в середу 5 грудня подув м'який вітер, і небо стало димчасто-голубе. За невеликим винятком всі учасники експедиції почували себе гарно і були в чудовому настрої. Виняток становили „моряки“, що терпіли від морської хвороби, яких у нас була ненормально велика кількість, а потім Іглу, у якого на мое велике здивування появився комплекс пригнічення.

Іглу—товариш і супутник усіх моїх ризикованих підприємств; він фокстер'єр сумнівного походження, але бездоганного благородства. На жаль, він не відзначається ні скромністю, ні боязкістю, і до цього плавання мені завжди здавалось, що ні людина, ні звір, ні чорт не можуть його збентежити. Проте він відчув, що є на світі істоти, які стоять

вище за нього: ескімоські собаки, і від почування їх переваги в його характері сталась незвичайна зміна. Тепер він сам ледве наслідюється виходити на палубу. Сама його поява викликала у цих звірів неймовірну лють; вони кидались на двері своїх кліток, а собаки, що були на ланцюгу, рвалися й кидалися, вишіривши зуби й брязкаючи ланцюгами. Ночами, коли собаки заводили свою меланхолійну пісню, яка може вивести з себе кожного, хто має нервову організацію, Іглу тремтів як листок за ящиком у моїй каюті. Поки не завмирав останній звук (так само таємничо, як виникав), він не наслідювався вийти, а потім коли й виходив, то тільки під захистом дружньої людської постаті. Бідний Іглу! Я не докоряю йому. Ці первісні собаки, що вбивають без усякої причини, з простого бажання вбити, загризли б його тут же на місці, а він досить розумний, щоб це зрозуміти. В усякому разі мій Іглу знайшов і сильні переживання і можливість пригод по дорозі на південь!

В четвер, 6-го, погода все ще нам сприяла, хоч море ставало дедалі бурхливішим. В повітрі літала загроза близького шторму. Небо було темносіре, сонце слабо світило крізь хмари. Протягом усього дня вітер віяв з корми, так що іноді ми робили до 10 вузлів, швидкість, на яку я й надіятися не смів. Але медаль мала свою зворотну сторону. Навіть при сприятливих умовах удержувати буксирний трос в туго натягнутому стані на кораблі, що йде під парами й на буксирі, надзвичайно важко, особливо для недосвідченої команди, а при тому бурхливому морі, яким воно було в той і наступні дні, це перетворилось майже в непосильне завдання. Корабель то підіймався, то опускався, залежно від хвилі, і трос то натягався, то слабнув; наше просування перетворилось в ряд підйомів і різких поштовхів, дуже неприємних. Трос гудів, враз натягаючись, і я з тривогою ждав, що при наступному поштовху він розірветься. Ми пережили надзвичайно неспокійні хвилини: стернове колесо раптом відмовилося працювати і закрутилося з такою швидкістю й силою, що Демас і Берсей були збиті з ніг. Перш ніж ми встигли спинити штурвал, корабель повернув ліворуч, трос так сильно натягнувся, що хід „Боллінг“ уповільнився—і „Сіті“ потягло до неї з колосальною швидкістю. Посипались розпорядження Строма. Люди заметушились, швидко спустили паруси і в останню мить пощастило уникнути серйозного зіткнення. Це був дуже тривожний момент.

Над вечір вітер посилювався майже до бурі, барометр трохи впав, і всі ознаки шторму були наявні. Шторм вибухнув з тією загрозливою силою, якою уславився цей район. Ось що я записав у своєму щоденнику:

Вночі 8 грудня, по дорозі до Китової бухти, на борту „Сіті-оф-Нью-Йорк“.

Через шторм, що наздогнав нас учора, я не розкривав щоденника. В четвер уночі корабель так гойдало, що ми майже не спали. Протягом п'яти годин підряд судно ледве боролось з штормом. Хвилі переливались через борт, швидкість вітру доходила до 50 миль на годину, і барометр різко падав. Становище ставало серйозним. Я найбільше боявся за палубний вантаж і за собак. Не виключалась можливість, що хвилі, заливаючи палубу, будуть тріпати важкий вільний вантаж, ящики й бочки будуть кататися по палубі і кінець-кінцем розіб'ють люки, фальшборт і поручні. Був оголошений аврал для укріплення подвійними найтоврами собачих кліток і всіх предметів на палубі. На щастя віяв погожий вітер. Нам удалося вдержати „Сіті“ за вітром і за хвилию,—коли б ми стали лагом до хвилі, то наші палуби були б очищені, як полиці в коморі.

Найгірше довелось людям біля стерна. Стерно було ззовні на юті, і без парової стернової машини ним дуже важко керувати. Тому в нас весь час на стерні стояло по два чоловіка, але навіть при їх з'єднаній силі штурвал кілька разів повертався і вони не могли з ним справитися. На вранішній вахті Мек Кінлей був збитий з ніг таким поворотом штурвала і знепритомнів. Проте він швидко прийшов до пам'яті і, коли не брати до уваги дуже забитого місця, лишився непошкодженим.

Від часу до часу корабель нахилився, і хоч вода й заливала палубу, але не в такій мірі, щоб завдати нам серйозних пошкоджень. Проте ходити по палубі в хаосі ящиків тюків і бочок було небезпечно, бо постійно висіла загроза, що ящик, за яким знаходиш тимчасовий захист від розлюченої стихії, ось-ось зірветься і роздушить тебе. Боячись, щоб буксирний трос не обірвався, я зійшов на капітанський місток, де передо мною відкрилось величне видовище гри бурі з кораблем. За чверть милі від нас „Боллінг“ важко боролася з хвилями, які здіймалися так високо, що не видно було судна, при чому здавалось, що при кожній хвилі корабель дає крен. Бугшприт „Сіті“ немов благальним жестом вказував на „Боллінг“. Він то підлітав з запаморочливою швидкістю, на мить тремтяче держачись на висоті, то так само блискавично опускався в море, назустріч новому потокові води. Ноки рей скрипіли й тріщали, і часом здавалось, що зовнішні галси нижніх рей б'ють по гребеню хвиль. Буксирний трос натягався і опускався в швидкій послідовності, і я знав, що питання лише часу: або трос обірветься, або зірветься петля, укріплена на „Боллінг“.

Тільки я почав писати розпорядження для передачі по радіо на „Боллінг“ про віддачу буксирного кінця, як раптом лівий трос зіскочив з петлі. „Сіті“ піднявся на хвилі, і я побачив, що на „Боллінг“ хтось побіг на корму, схопив сокиру і розрубав другий трос. Майже в ту ж секунду „Боллінг“ зробила розворот на штирборт, попереджаючи нас про це шістьма гудками сирени. Сміт, наш стерновий, почувши цей умовний сигнал, різко поклав стерно наліво, і „Сіті“ рвонувся вперед, тягнучи важкий сталевий трос поперек носа. Коли б Сміт повільніше міркував, ми б зіткнулися з „Боллінг“.

А проте справа не обійшлася без невдачі. В загальній метушні один з матросів спустив нижній грот-марсель, і мокрий парус, спускаючись, надувся на вітрі, перш ніж перелякані люди встигли його вдержати. Почувся немов ряд пострілів, і парус був розірваний на клоччя. Весь злочин матроса полягав у недосвідченості, але вахтовий штурман так його відчитав, що він мабуть більше не повторить своєї помилки.

Ми зарифіли паруси й пішли переважно під парами. На цей час „Боллінг“ була за одну або дві милі праворуч від нас; на кораблі, безсумнівно, дуже турбувалися за нашу долю. Тут радіо виявилось незамінним. З допомогою бездротового телефону, який Хансон встановив на обох судах, можна було підтримувати чудовий зв'язок між кораблями. Не гаючись, я повідомив капітана Броуна, що „Сіті“ цілий і непошкоджений і з свого боку з полегшенням почув, що крім порваного троса на „Боллінг“ теж усе гаразд.

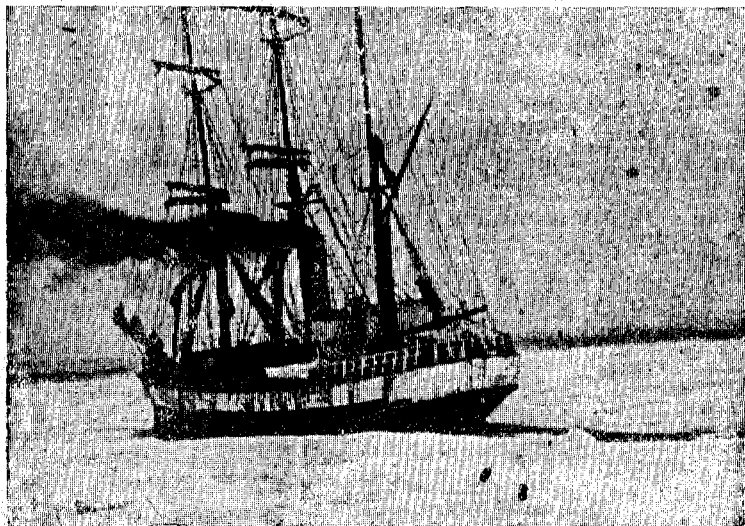
Потім ми взялися за неприємну роботу, за вибирання буксирного троса. У „Сіті“ на баку не було лебідки, а ручний брашпіль був такий же старий, як і сам „Сіті“. Протягом двох годин Стром разом з командою, наскрізь промокнувши від водяного пилу, безупинно працювали, підбадьорюючи себе піснями. Кінець-кінцем ми врятували весь трос, повних 64 метри до останнього сантиметра, але на кораблі навряд чи лишилась хоч одна спина, яка спроможна була б випростатися.

Обхід судна показав, що все в порядку, хоч кілька ящиків були зсунуті з місця хвилями, що продовжували падати на палубу з жахливою силою. Камбуз Теннанта був на фут під водою, так що їжа й помії плавали по палубі, утворюючи дуже неапетитну суміш. Але, не зважаючи на всі перешкоди, йому пощастило зберегти вогонь, і він подав нам чудовий гарячий обід, що складався з супу, вареного м'яса, картоплі, тушених помідорів і пудінгу. На собак шторм вплинув надзвичайно погано. Їх виття ні на

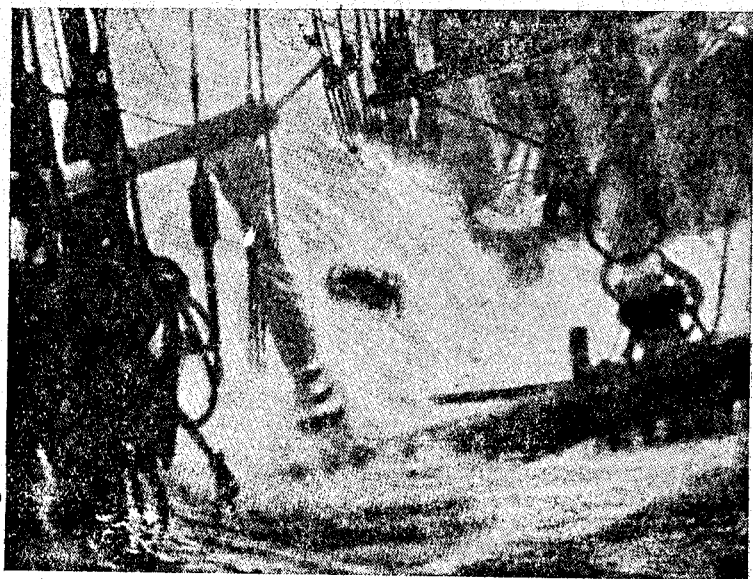
хвилину не вгавало і, змішуючись з вітром, звучало якось особливо тужливо. Взагалі собаки рідко мовчать, але те-пер вони виють увесь день, і їх моторошний хор іноді перебивається лютим гавканням. Кілька собак захворіли на морську хворобу; їх клітки заливалися водою, але загалом вони не потерпіли. Ненавидячи мокроту, вони старалися всіма силами вдержатися на ногах, не зважаючи на гоїдання.

Спочатку ми думали, що хвилювання затихне нескоро. Китобійні судна, що перебували південніше, повідомляли про такі ж сильні шторми, і Хейнес, наш метеоролог, висловив припущення, що другого дня буря посилиться. Проте барометр протягом дня піднявся, хоч сила хвиль не зменшилась, і небо обіцяло мало хорошого.

Потім годині о 7-ій вечора вітер послабшав і повів у західному напрямі; через годину сонячний промінь прорізав хмари, і шторм зтих. Але його змінив густий туман, що примусив нас обговорити питання, чи не варто привести судно круто до вітру через небезпеку зіткнутися з айсбергом, присутність якого можна було відгадати через швидке охолодження повітря. Незабаром небо раптом прояснилось, і ми стали зачарованими глядачам заходу сонця рідкої краси. Тут тільки я зрозумів, якої гостроти надає нашим відчуттям контраст. Цей незабутній сонячний захід над затишлим після тількищо перенесеної бурі морем; спра-



„Сіті“ в льодах



„Сіті“ в штормі

вив на нас таке враження, немов ми увійшли в зовсім інший, новий світ.

Субота настала ясна й холодна, з помірним вітром. О 5-й годині ранку ми знову передали „Боллінг“ буксирний трос і до 7 години вже йшли вперед, роблячи 7 вузлів. На кораблі всі були щасливі, що скінчилася вчорашня робота. Опівдні ми були на $62^{\circ}10'$ південної широти і $174^{\circ}27'$ східної довготи, на віддалі 997 миль на південь від миса Тейроа.

Зараз уже близько десятої години, але вечір такий світлий, що я пишу, не засвітлюючи лампи. Все добре, що добре кінчається. „Ларсен“ ще не ввійшов у пак!

*

Другого дня мені довелось переконатися, що я радів передчасно, бо при наближенні до південного магнітного полюса, який лежав на віддалі близько 1 000 миль на південний захід від нас, покази компасів стали ненадійними. Ми виявили велике розходження показів між головним і путьовим компасом, при цьому направляюча сила стала така нікчемна, що ми ледве насмілювались довіритися першому. Нам треба було зустрітися з „Ларсеном“. Разом з тим проблема

плавання надзвичайно ускладнилась, особливо через те, що другу половину ночі з суботи на неділю і більшу частину неділі ми йшли в густому тумані. Через туман ми не бачили навіть „Боллінг“, а сонце показувалось так рідко і світило так слабо, що визначити наше місцеположення було дуже важко. З тієї ж причини „Ларсен“ також не міг визначити своє точне місцеперебування. На мій погляд це був один з найбільш неприємних моментів нашого плавання: з одного боку, „Ларсен“, з яким ми повинні були що б там не було з'єднатися якомога швидше, був всього за якихнебудь 200 миль на південь від нас, а з другого боку, ми не могли визначити, чи правильного ми тримаємось курсу.

В неділю рано вранці перед нами став перший сторож Антарктики—самотній столовий айсберг. Незабаром за ним пішли інші в дедалі більшій кількості, поки нарешті вони не утворили безперервної процесії, що доходила до самого горизонту. В напівімлі вони являли собою фантастичну картину, прибираючи химерних форм, що нагадували скульптурні форми й обличчя. Але у нас не було часу ними милуватися, бо барометр став падати з неймовірною швидкістю, і на морі знялось сильне хвилювання. Ми повернули на схід, щоб уникнути смуги плоского льоду, що був просто перед нами, і йшли протягом деякого часу в цьому напрямі, перш ніж повернути на захід. Таким чином ми лишили позад себе невелике льодове поле, а паковий лід був десь на півдні, за горизонтом. Наше змагання з часом підходило до кінця.

В понеділок, 10-го числа, ми все ще пливли вздовж групи мандрівних айсбергів, довгих з плоскими вершинами льодових гір того типу, який властивий антарктичній області. Протягом небагатьох годин ми нарахували їх не менш п'ятдесяти, і за кожним тягнувся неодмінний хвіст з уламків льоду. В ті рідкі хвилини, коли сонце, пробиваючись крізь хмари, їх освітлювало, перед нами відкривався чарівний вид. Світло м'яко падало в димчастій пелені туману і перетворювало боки айсбергів в палаючі мармурові скелі, а голубі блики на поверхні льоду переливалися й горіли, немовби осяяні внутрішнім світлом. На ближчих айсбергах ми могли бачити різко окреслені горизонтальні лінії, що вказували на послідовне нашарування. В уступах, видовбаних біля лінії води, чувся шум моря, а коли хвилі билися об них, вода підлітала вище за наші щогли. Іноді ми зустрічали перекинутий, підмитий водою айсберг з роз'їденою і видовбаною основою, що стирчала в повітрі; він плив по волі вітру і течій в теплішій воді, де його чекало повне зруйнування.

Погода стояла жахлива: короткі моменти сонячного світла змінилися сніжними буранами, за якими йшли шквали й туман. Проте, капітанові вдалося зробити кілька точних спостережень, і це нас так підбадьорило, що опівдні ми взяли курс до острова Скотта, сподіваючись, що коли наша позиція правильна, нам пощастить розгадати таємницю цього маленького шматочка землі, що виступав на поверхню океану. Лейтенант Колбек, учасник першої експедиції Скотта, відкрив цей „найсамотніший з островів“, але китобійні судна, що постійно плавають у суміжних водах, не могли його знайти, і був висловлений сумнів щодо існування цієї землі. Велике було здивування всіх на борту, коли близько 5 години дня дозорець повідомив, що спереду земля. Це й був острів Скотта і ми порівнялися з ним після шостої години вечора¹.

Яке це сумне, пустинне місце! Два величезні обрубки базальтових скель потворними контурами виступали з неосяжних просторів моря. Одна скеля була значно більша за другу. Вона підносилась майже вертикально, вершина її була вкрита снігом, а схили біля вершини поросли коричневим мохом. Хтось на кораблі зауважив, що вона нагадує голову слона і, справді, з заходу вона має такі обриси. Небо над скелею здавалось чорним від тисяч птахів, переважно буревісників, які літали вперед і назад, наповнюючи повітря своїм криком; вони гніздилися на похмурих схилах скелі. Висота її була не менша ніж 70 метрів. Друга скеля була, певне, метрів на 20 нижча, і вона тяглася приблизно на чверть милі з півночі на південь, де в море спускалося льодове підніжжя. Збудження, викликане цим відкриттям, було таке велике, що нам ледве удалося вдержати наших наукових працівників, готових перестрибнути за борт, щоб мати змогу зайнятися першими глаціологічними й орнітологічними дослідженнями цих скель.

Пройшовши повз цей захоплюючий острів, ми взяли курс на південь. Мутносіре, слабо освітлене небо вказувало на близькість льодів. Незабаром дозорець доповів, що перед нами паковий лід, а ще через деякий час ми побачили з палуби суцільне льодове поле, що простягалось на схід і на захід до самого горизонту. Не наважуючись примусити „Боллінг“ увійти в пак, ми стали шукати обхідний шлях і знайшли на південь від нас смугу більш чи менш відкритої води. О 8 годині вечора віддалення між нами і „Ларсеном“ становило всього 40 миль, а тим часом нам здавалось, що ми ще ніколи не були так далеко від

¹ Координати острова: 179°51'30" західної довготи і 67°25' південної широти.

нього. Оточені з усіх боків льодовим паком, засипані снігом, який не переставав іти, ми весь час перебували під загрозою наскоčiti через погану видимість на айсберги, що важили сотні тисяч тонн. Моторошно було дивитись на ці плаваючі дредноути; невидимі підводні течії з різною швидкістю гнали їх вперед проти сильного зустрічного вітру.

Протягом усієї цієї ночі і наступного ранку (було все ще 10 грудня: ми перейшли 180-й меридіан і таким чином втратили день) ми пробиралися на схід, обминаючи лід та айсберги і шукаючи чистої води. Погода, як і раніше, була туманна й сніжна, і видимість була погана. В один з таких моментів, коли туман особливо погустішав, „Боллінг“ раптом різко спинилась, щоб не зіткнутися з айсбергом, сирена її враз перестала діяти, і „Сіті“ мало не налетів на судно. Ми миттю дали задній хід, але тільки стали набирати деяку швидкість, як „Боллінг“ знову рушила вперед. Від несподіваного поштовху з „Сіті“ зірвався трос. На наше щастя, не нам довелось вибирати його назад, і ми мимоволі лишалися тільки глядачами, поки бідняги на „Боллінг“ мучилися з ним. Раптом сталося щось незрозуміле. Коли трос був уже зовсім намотаний на барабан, навколо брашпіля забігали люди. Почулися якісь різкі скрипучі звуки, і я побачив, що трос став швидко розгортатися, гадюкою звиваючись по палубі і, нарешті, вдарившись об якусь металеву частину і розсипаючи навколо себе цілий дощ іскор, перевився через борт. В ту ж мить двоє людей—потім я довідався, що це були Мек Гіннес і Кесслер, упали на коліна; просто чудо, що їх не вбило останніми ударами троса.

Втрата кабеля означала для нас кінець буксирування, але це мене не засмутило, коли я довідався, що ніхто з людей не потерпів. Важко було повірити, що ця пригода обійшлася без жодного нещасного випадку, адже не минуло й хвилини, як половина команди була біля брашпіля.

Тим часом наші компаси остаточно збожеволіли. Між головним і путьовим компасами виявилася різниця в сто градусів. В наслідок густого туману ні ми, ні „Ларсен“ не знали точно, де ми перебуваємо. Ми йшли до корабля, місцеперебування якого було невідоме, при чому наша власна позиція була дуже сумнівна, а компаси неправильні.

Тут наші радіопеленгатори зробили нам неоціниму послугу. Визначившись через ряд пеленгувань, ми проклали шлях корабля в напрямі радіохвиль, що доходили до нас з „Ларсена“, і таким чином стали неухильно наближатися до нього. Проте триматися цієї вислизаючої хвилі, одночасно рятуючись від льодових мас, що пересувалися, було нелегким завданням.

Якось трапилось, що ми опинилися між головними масами суцільних льодів і величезним полем плавучого льоду з торсами завдовжки в півмилі. Видовище було досить страшне, але з допомогою всіляких способів нам удалося проминути небезпечне місце. Сверре Стром та Йохансен, норвезькі льодові лоцмани, що пливли від самої Норвегії на „Сіті“, проводили цілі години в сторожовій бочці, пильнуючи, щоб ми не наскочили на крижину. Почуття великого полегшення охопило нас, коли Стром крикнув нам з щогли, що бачить „Ларсена“ по той бік великого льодового поля. Обміркувавши з капітаном Мельвілем наше становище, ми вирішили, що, тримаючи курс на схід, нам пощастить потрапити в захищену льодову бухту, в якій був „Ларсен“. Це було чудове пристановище посеред паку, при чому тороси, що оточували бухту, чудово захищали від вітру. Льодові лоцмани вдало провели нас до бажаної мети, і ми спинили машини на близькому віддаленні від китобійного судна.

Отже зустріч з „Ларсеном“ здійснилася. Головна трудність була переборена, принаймні на даний час, тому легко собі уявити, який веселий настрій панував у нас на кораблі.

Проте часу для відпочинку в нас не було, бо треба було перевантажити 100 тонн вугілля з „Боллінг“ на „Сіті“. Не зважаючи на сильний мертвий зиб, „Боллінг“ пришвартувалася до нас, зламавши кілька шлюпбалок і зірвавши з „Сіті“ смугу дерев'яної обшивки. Тільки ми почали перевантажувати вугілля, як вітер посилювався; при кожній хвилі ми бачили, як листи залізної обшивки „Боллінг“ гнулись, ударяючись об твердіші дерев'яні борти „Сіті“. Тим часом барометр упав до 731,5, що дома провіщало б величезний ураган. Хейнес, що з великою увагою стежив за падінням барометра, вигукнув:

— Я ніколи не бачив, щоб барометр стояв так низько.

Становище ставало надто небезпечним, тому ми знялися з якоря і роз'їдали кораблі. Близько 4 години дня капітан Нілсен повідомив мене по радіо, що він має намір сиробувати увійти в пак або сьогодні вночі, або завтра вранці на світанку. Ми опинилися між Сціллою і Харібдою. З одного боку, треба було пливати з „Ларсеном“, а з другого — нам потрібне було вугілля. Було прийнято рішення піти хоч би на великий ризик, але вугілля навантажити. Біля кромки льоду, куди ми підійшли з судном, море було більш чи менш спокійне, і я віддав розпорядження знову зблизити обидва кораблі. Після двогодинного маневрування Броун з великою майстерністю поставив „Боллінг“ поруч з „Сіті“. Об одинадцятій годині вечора був оголошений

аврал для навантаження вугілля. Вітер віяв з півдня. Це була гарна ознака: південний вітер повинен був сприяти зламанняю пака. До одинадцятої години наступного ранку, у вівторок 11 грудня, останній мішок вугілля був уже на борту „Сіті“; таким чином за 12 годин було перевантажено 90 тонн вугілля. На щастя погода й далі сприяла, а шторм, провіщений барометром,—як це часто траплялося і в попередні дні,—не вибухнув. Потрібно було багато днів, щоб раптові страшні падіння барометра, що не приносили з собою урагану, перестали вражати Хейнса і Харрісона. Це було одно з багатьох дивних явищ, властивих тому новому світові, в який ми вступили.

Як тільки закінчилось перевантажування вугілля, „Боллінг“ негайно знялася з якоря і взяла курс на Дунедін. Не було рації піддавати її риску в льодах. Крім того, їй треба було поспішати, щоб встигнути зробити ще два рейси за один сезон. В останній раз ми побачили „Боллінг“ близько полудня, дим її розвівався сірим плюмажем на північному горизонті. Команда корабля чудово справилася з роботою, а капітан Броун показав себе майстром своєї справи і людиною великої мужності.

Весь склад „Сіті“ скористався з того, що настало тимчасове затишшя, щоб як слід виспатися—за останні три доби небагато хто з нас мав досить відпочинку. „Ларсен“, зважаючи на те, що лід все ще не зламався, повинен був відкласти відплиття принаймні ще на добу.

Справді ж ми лишилися в бухті до північної вахти 15 грудня. Відстрочка дала нам можливість набратися свіжих сил, хоч хвилювань було досить, щоб тримати нас усіх в напруженому стані. В середу вранці 12-го числа нас вразила та обставина, що Хансонові не вдалося в умовлений час „спіймати“ „Боллінг“ по радіо, і в міру того, як минали хвилини, не приносячи бажаних звісток з корабля, нас почав охоплювати неспокій. Нашій уяві малювались дві можливості: або „Боллінг“, ідучи в тумані, наскочила на айсберг, або радист заснув, хоч останнє Хансон вважав за неймовірне. Годинник пробив десять—від „Боллінг“ ні слова. На цей час майже всі мешканці „Сіті“ перекочували в радіорубку і не спускали очей з лампочок, що світилися, і з стрілок радіомеханізму, що безупинно рухалися. Ми були найбільше спантеличені тим, що до нас не доходили аварійні сигнали, які „Боллінг“, в разі неможливості додержувати регулярних строків радіопередачі, повинна була посилати кожні 15 хвилин. Навіть тепер я не можу описати хвилювання, що охопило мене протягом наступної години; я можу тільки сказати, що, коли Хансон опівдні бомбою влетів у мою каюту із звісткою, що він тількищо чув

„Боллінг“,—він впізнав особливий спосіб передачі Гренлі,— я був, мабуть, найщасливішою людиною в світі. Радист, як ми потім довідались, так стомився під час перевантажування вугілля, що проспав усе своє чергування.

Під час стояння, чекаючи виходу „Ларсена“, ми мали нагоду бачити, як один з китобійців зловив кита. Гарпунер уклав його двома точними пострілами з гарпунної гармати. Після того як перший гарпун влучив у ціль, команда крихітного бота знову зарядила гармату, і гарпунер приготувався до смертельного удару. Знялась хмарка диму, майнув чорний трос, і пролунав другий постріл. Через мить колосальний синій кит, завдовжки не менше 25 метрів, з гучним виплеском висунувся всім своїм величезним корпусом з води і спустив дух. Того ж дня пізніше ми поїхали в складі близько 20 чоловік на „Ларсен“ в гості до капітана Нілсена і його команди. На борт корабля тількищо підняли через носовий сліп дев'яностотонного кита і розпластали на палубі цю колосальну тушу, що нагадувала жирне желе. Дев'яносто тонн—90 000 кг—навіть подумати страшно! Поруч з цим велетенським ссавцем найбільші доісторичні страховища здалися б карликами. Досвідчені ризальники спритно взяли за кита, і протягом години він був перетворений в неочищене сало. Видовище було не з приємних, і я з сумом подумав, що ці дивовижні створіння варті кращої долі. Крім того, навряд чи знайдеться людина, що має чутливий нюх, яка згодилася б добровільно бути при цій операції. Китобійне судно, навіть коли воно ретельно вичищене й вимите, своїм запахом ніяк не нагадує аромату троянд, а під час процесу перероблення китового жиру цей запах дуже й дуже примушує бажати кращого!

Стояла й далі тиха погода, але пак не ламався, і це навівало на нас сум. В четвер 13-го ми дістали відомості, що „Росса“, не зважаючи на його потужні машини, затерло льодами на південь від нас, а доти, поки він залишався в неволі, „Ларсен“ не наважувався звіритися на милість паку. Очевидно льодові умови були винятково несприятливі для цього часу року. Телеграма, одержана мною в п'ятницю від Х. Андерсена, капітана китобійного судна „Нілсен-Алонзо“, потверджувала цей погляд. Він повідомляв, що прохід надзвичайно утруднений через наявність у багатьох місцях „дуже важких льодів“. „Якщо ви зможете триматися ополонки—писав він,—то легко пройдете, в іншому разі я порадив би подождати тиждень, бо лід з кожним днем помітно рідшає“.

За ті три дні, що ми перебували в бухті, нас разом з плаком віднесло дрейфом до 67°48' південної широти і

177° 59' західної довготи,—ми перейшли 180-й меридіан і потрапили таким чином в західну півкулю. Стояли тихі, сонячні дні, море було спокійне; ми скористалися з гарної погоди для перевірки компасів. На кораблі, що гойдався, головний компас виявлявся фактично бездіяльним, а путьовий, як це не дивно, діяв досить добре, хоч із значним відхиленням, що безсумнівно спричиняла присутність на борту корабля металу, який намагнічував компас. Для визначення помилки ми скористувались сонячним компасом і крім того визначали азимут. Це дозволило нам зробити задовільну перевірку, хоч і менш точну, ніж мені хотілося б.

*Полудень 15 грудня, субота,
по дорозі до Китової бухти.*

Ми перебуваємо в суцільних льодах з першої опівнічної варті. Цікаво, що наше відплиття збіглося з датою досягнення Амундсеном Південного полюса 16 років тому. Приємно знати, що ми, нарешті, рухаємося вперед, хоч наше становище не позбавлене небезпеки. „Ларсен“ буксирує нас одним тросом завтовшки в 90 мм, і ми пливемо за ним, мов яечна шкаралупка, по вузькій смузі битого льоду. Важка справа йти прямо за кораблем. При найменшому відхиленні в той чи інший бік ми можемо наскочити на важкий лід. „Сіті“ з своїм скромним водообсягом в 500 тонн—тріска проти „Ларсена“, потужністю в 8000 к. с. і водообсягом в 17000 тонн. У нас створюється враження, що ми перебуваємо у владі непереборної сили. Якщо станеться зіткнення з масивною крижиною, то або зламається крижина, або зламається ніс нашого корабля. Досі „Сіті“ розбивав лід з незвичайною силою. Коли б „Ларсенові“ довелось зазнавати стискання льодів при такому ході, то ніс корабля незабаром мав би пробоїну. „Ларсен“ уповільнює хід, підходячи до крижини, злегка напірає на неї, а потім іде вперед на всіх парах. Таким чином він уникає раптового наскоку, і замість того, щоб пробиватися різкими ударами, пробирається потихеньку. Після проходу масивного корпусу „Ларсена“ лід сходиться, щоб знову з'єднатися, і ми весь час боїмося, що він відріже нам дальший шлях. Позаду нас—суцільне льодове поле, лишається тільки вузька смуга чорної води, краї якої так близько стоять один від одного, що важко повірити—невже ми тількищо пройшли цією дорогою. А за нами, низкою, на віддалі півмилі, йдуть міцні маленькі китобійці, обережно пробираючись в льоду.

Відповідальність за нашу безпеку лежить на вахтовому штурмані, який ні на хвилину не може зійти з свого поста. Вахтовий стоїть на полубаку, звідки проведено телефон на

корму, а в машинному відділі є другий черговий. Рубка закриває вид, і тому стерновому невідомо, що робиться поперед нього, але з допомогою двох пар запасних очей (другий матрос чергує на шоглі) він справляється з своєю справою. Але все це вимагає дуже великої уваги, бо коли „Ларсен“ несподівано ударяється носом об велику крижину, важко вдержати „Сіті“, щоб він не наскочив на його корму. Наш старий корабель має якусь зовсім особливу свою власну інерцію!

Видчі того ж числа.

На півдні лід все ще важкий, але ми покищо так гарно просуваємось, що можна вже сказати про прихід в Китову бухту 26-го, і в усякому разі не пізніше кінця цього місяця. У нас буде досить часу, щоб закінчити вивантаження до зими.

Погода й далі лишається ясна, тиха й тепла, а небо світлоголубе, переходячи біля горизонту в сіре. Так тепло, що більша частина команди покидала з себе верхній одяг аж до курток. Фактично термометр стоїть майже на точці замерзання, але полуденне сонце так гарно гріє, що теплий одяг стає зовсім зайвий.

Ми сьогодні бачили велику кількість тюленів—великих, надутих, лінивих звірів; вони прокидались від шуму корабля, оглядали нас сонним поглядом, а потім, очевидно, вважаючи, що подія не варта особливої уваги, знову впадали в дрімоту. Від часу до часу над ними літали сніжно-білі буревісники, що сподівалися поклювати рештки їжі, а одного разу я бачив, як по небу пролетів альбатрос.

Яку привабливу силу має пак! Ті, хто думає, що це—похмура льодова пустиня, не уявляють собі тієї краси, що криється в полярних країнах! Опівніч—час чарівних перетворень. Сяйво небес спускається на льодові поля, і вони ніжно палають всіма кольорами радуги. За нагромадженими крижинами низько висить сонце й кидає довгі лілові тіні, а масивніші тороси набирають чудових архітектурних форм. Фантастичні портали, башти, закруглені куполи й колони зливаються в космічному хаосі, який людська рука безсила відтворити, і випромінюють бліде світло. Тут панує цілковитий спокій; тишу порушує тільки шум льоду, потривоженого кораблем, і ледве вловиме шарудіння поламаних крижин, коли, підняті хвилею і нашим проходженням, вони намагаються знову зростись. Ці звуки нагадують шелест листя в лісі, яке колихає легкий вітерець.

Спереду за „Ларсеном“ видно смугу темної води, що простягається на південь. Південний горизонт помережаний крижинами, але море проходимо.

Ми проб'ємося. Нам і справді всміхається щастя.

Проглядаючи свій вчорашній запис, я помітив, що забув згадати, що ми увійшли в пак на 178° східної довготи. Очевидно, цей меридіан дає найбільшу можливість для проходження через суцільні льоди. Опівдні ми були на 179°55' східної довготи і 69°7' південної широти.

Але зараз наше становище не обіцяє нічого особливо гарного. Ми зустріли велику кількість надзвичайно міцного, старого льоду, товщина якого доходить іноді до 2 метрів. Навіть „Ларсен“ зазнає труднощів, пробиваючись крізь нього, тому нам доводиться проводити більшу частину дня спершу в атаках, потім у відступі і потім знову в наступі. Важко доводиться стерновому. Хотілося б, щоб „Сіті“ був сильніший. Кілька разів ми мало не врізалися в „Ларсена“, перш ніж нам вдалося пустити „Сіті“ заднім ходом. Проте, несправедливо було б нарікати на наш старий корабель. Він має іншу якість—міць. Протягом усього дня гострі колічі краї крижин штрикали під водою його дерев'яні боки, але марно. „Сіті“ цілком виправдує свою репутацію—він один з найміцніших кораблів у світі.

Мене захоплює, як авіатори несуть вахтову службу. Особливо гарні на вахті Джун, Сміт, Балкен і Паркер. Чи не дивно, що вони справляються з цією справою краще ніж моряки? Очевидно польоти загострюють сприйняття глибини й швидкості. Девіс і Адамс¹ теж чудові вахтови.

Сьогодні ми вперше побачили пінгвінів. Спершу нам зустрівся самотній королівський пінгвін, заввишки майже в 1½ метра. Зовнішнім виглядом і поведінням він цілком виправдував свою аристократичну репутацію. Це найдавніший з птахів—єдина істота, що пережила обледеніння колись тропічної або напівтропічної Антарктики,—стояв, випроставшись на весь зріст; в його позі ясно проглядала свідомість панування над пустинею, яку він оглядав гордим поглядом. Він так нагадував чоловіка у фраку, що просто нас дивував. В його поставі було стільки достоїнності, безстрашності і немовби навіть презирства, що нам, здавалось, треба було звернутися до нього з вишуканою промовою. Та, на жаль, наша присутність справила на нього дуже мале враження! З легким кивком голови, торкнувшись дзьобом грудей, він відвернувся від нас і пішов геть.

Незабаром ми зустрілися із зграєю більш компанійських пінгвінів—Аделі, і на борту корабля протягом деякого часу панувало веселе пожвавлення. Ці комічні істоти, що з великою швидкістю скочуються на животі по крижинах немов на санках, підходили до нас без усякого страху, при-

¹ Лейтенант Херрі Адамс, другий помічник капітана на „Сіті“.

хильно помахуючи крилами. В перервах між роботою люди стрибали на лід і гралися з птахами.

Пінгвінам це очевидно подобалось, бо зараз, коли я пишу, кілька птахів ідуть за нами, плаваючі немов риби в воді і пірнаючи під крижини, і з дивовижною точністю впливають на поверхню на другому кінці. Іноді вони видираються на лід і, помахуючи крильцями, мчать уперед з швидкістю людини, що йде швидкими кроками.

Вісторок 18 грудня 1928 р.

Сьогодні в льодах точиться страшенна боротьба. Капітан Нілсен явно стурбований. Вранці він повідомив нас по радіо, що коли ми не будемо краще працювати, тобто коли не будемо тримати буксирний трос туго натягненим, йому доведеться нас кинути. Він, очевидно, боїться, що ми або зіткнемося з ним, або трос заплутається в гвинті „Ларсена“. Він по-своєму, звичайно, правий, але я запевнив його, що ми зробимо все від нас залежне. Позбутися на цьому етапі шляху буксировки було б справжнім лихом. За винятком вузької смуги води позад нас, ми з усіх боків оточені міцною стіною льоду. На власному ході нам потрібно було б багато тижнів, щоб добратися.

Лід дуже торосистий і сильно роз'їдений; з щогли він подібний до поверхні місяця, розглядувану в телескоп.

Весь день ми йшли з великими труднощами. Коли стоїш внизу, здається, що стіни розламуються від ударів велетенських молотків. Струшення, яких зазнає корабель, настурбують. Чи витримає він? Бувають такі поштовхи, що підлога загрозливо скошується, потім корабель осідає з стогоном дерев'яних частин, а ззовні лунає голосний тріск розколюваного льоду. Добре, що між льодом і нами 86 см міцної дощаної обшивки.

При всьому нашому старанні ми безсилі уникати великих крижин, які з'єднуються в струмі за „Ларсеном“. При кожному його повороті буксирний трос наштовхує „Сіті“ на гострі краї крижин. Ми йдемо поштовхами. Дивовижне видовище являє собою „Ларсен“ в русі, але навіть йому доводиться пускати в хід весь свій величезний запас парової енергії, щоб пробиватися вперед. Бувають випадки, що йому треба розсувати кілька торосів. При першому натиску він розрізає їх немов бритвою.

Іноді він одним ударом забезпечує собі мильо або дві чистої води, але частіше, коли вперта крижина не піддається, справа кінчається всього кількома метрами.

Який чудовий боець Нілсен!

На довершення всіх наших неприємностей весь час йде сильний сніг.

Ми йдемо все ще на буксирі, хоч всього кілька хвилин тому „Сіті“ знов мало не врізався в „Ларсена“. У нас не обійшлося без нещасного випадку. Намагаючись уникнути зіткнення з „Ларсеном“, який раптом спинився, ми дали задній хід і з усієї сили наткнулися стерном на торос; штурвал швидко завертівся і завдав капітанові Мельвілю, який стояв поруч з ним, такого удару, що капітан упав навзаки і знепритомнів.

Я застав його, коли він уже прийшов до пам'яті і пробував сісти; він був дуже блідий, а над оком у нього зяяла глибока рана. Не зважаючи на це, він не схотів покинути палубу.

Льодові умови все ще важкі. Я вже не знаю, скільки разів ми підіймалися в бочку, щоб вивчити становище. На небі не видно темних смуг, які б вказували, що спереду відкрита вода. Навколо нас бродять айсберги. Деякі з них завдяки вітру й глибоким течіям з досить значною швидкістю прорізуються крізь паковий лід. Було б надто невесело, коли б ми застряли в льодах і одно з цих страховищ насунулось на нас. Стоячи в бочці, відчуваєш справжнє хвилювання, бачачи, з якою упертістю корабель відвоює собі кожен п'ядь путі, і чуючи гуркіт льодів, розламуваних його натиском. Хоч втрата часу, викликана невпинною боротьбою з льодами, досадна, та все ж в цьому примітивному й упертому переборенні стихії є щось підбадьорливе.

Для більшості на кораблі становище втратило свою гостроту,—звичка породжує зневагу. З кубрика лунає співуча мелодія норвезької народної пісні: це Стром розважає команду своєю гармонією. Я бачу там дуже мирну сцену: ліхтарі кидають бліде жовте світло, і обличчя людей, що лежать на койках або зібралися навколо обіднього столу, чітко вирізняються на фоні довгих, темних тіней. Ронне сидить, схилившись над кравецькою машиною, і його спритні пальці бігають так швидко, що за ними не встигають звуки мелодії. Я вперше зустрічаю таку людину. Нехай світ навколо нього веселиться чи плаче—Ронне це не обходить, він працює цілий день без перепочинку, крім часу для їжі і, очевидно, знаходить в цьому велике задоволення.

Снігова буря припинилась, і крізь сіру, невиразну млу прокрадається сонце, щоб порадувати нас чарівним опівнічним видовищем.

Дальші три дні, четвер, п'ятниця й субота, не принесли з собою нічого нового. Нескінченний, безперервний гуркіт, неймовірно повільний хід корабля і дратуюча суміш сонячної і сніжної погоди. Ми сподівалися пройти крізь пак за два-три дні, а пробули в ньому більше восьми. Наш шлях лежав через поля дуже щільного льоду; одного разу ми потрапили в величезне поле з вулканоподібними утвореннями, вершини яких досягали іноді 3 метрів заввишки. Інші поля являли собою безладні маси нагромаджених один на одного торосів, що зазнали сильного стискання. Єдиною втіхою в нашому стані була відсутність штормів—пак втихомирював море, не зважаючи на снігові шквали. Ми не раз вдивлялися в південне небо, шукаючи ознак чистої води, але завжди й скрізь наш погляд зустрічав тільки яскравий блиск льодів. Нарешті, в неділю ранком 23-го числа настала зміна—в льодах показалися ледве вловимі ознаки прискореного руху, а здаля почали долітати звуки якогось хвилювання. Чорна смуга, що все збільшувалась на наших очах, простяглася по південному небу. Поблизу була відкрита вода!

Останні двадцять миль були найважчі, мабуть тому, що близькість виходу з паку пробуджувала в нас нетерпіння. Крім того, мені здається, ніколи ще лід не чинив нам таких перешкод: нам доводилось пробиватися через суцільні загорожі з торосів, які не раз припиняли всяке просування корабля. Ми вперто билися з стіною льоду, що висотою доходила до рубки корабля, з такою чистою й гладкою вертикальною поверхнею, що можна було подумати, що вона нарізана машинами. Потім, далі на південь, ми обминули величезне поле айсбергів з плоскими вершинами, що тяглося з сходу на захід; між ними виднілися вузькі смуги відкритої води. Це була південна кромка суцільних льодів і ворота в море Росса. Ми поспішали вперед, прискорюючи хід, в міру того, як тороси ставали рідкіші, а лід поступово перетворювався в кашоподібну масу, яка вже майже не чинила ніякого опору.

Об 11 годині під нами шуміло й хвилювалося море Росса,—і це примусило багатьох учасників плавання негайно забути те почуття небезпеки, яке склалося у них в затихлих „хвилях“ паку. З синім небом над нами, з буксирним тросом, натягнутим, як струна, ми продовжували свою путь на південь.

„Ларсен“ буксирував нас до 2 години дня; тут з'явилися кити і капітанові Нілсену довелося взятися до вигіднішої справи, ніж бути провідником. Він подарував нам на прощання чи-

малу кількість китового м'яса—молодого для нас і старого для собак, яке ми повісили на снастях для просушки. Для дружніх подяк не стало часу, він був такий же дорогий для нас, як і для нього. Ми попрощалися на 14 місяців з своїм чудовим другом і потім, піднявши всі паруси і під парами, попливли на південь в невідомий для нас світ, не знаючи, що готує нам доля. В останній раз обернувшись назад, ми побачили „Ларсена“ в тіні льодів, а маленький китобоець шалено гнався за пірнаючим китом, знімаючи навколо себе піну і ділий фднтан бризок.

В Л А Ш Т У В А Н Н Я Б А З И

В другий день святвечора (у нас їх було два, бо ми знов перерізали 180-й меридіан) ледве помітне прояснення південного неба—„відблиск бар'єра“—вказало на близькість бар'єра. Через те, що „другий“ святвечір був офіціальним, я пожертвував з сентиментальних міркувань тонною вугілля для прискорення ходу корабля, сподіваючись, що ми, завдяки цьому заходові, доберемося до вечора до бар'єра. Мені здавалось, що вид цього таємничого антарктичного оплоту, дійти до якого нам коштувало такої важкої праці, буде найкращим подарунком для всіх нас.

Море Росса було спокійне й рівне, як загата біля млина, а повітря таке свіже й чисте, що дихалося з насолодою. Не зважаючи на хвилювання, що охопило нас при думці про близьку висадку, ми влаштували вечірку. Вона вийшла на славу. Теннант приготував чудовий обід, Лофгрен, головний упорядчик свята, в ролі конферансьє підтримував загальну жвавість, а наш фізик Теффі Девіс прекумедно удавав діда-Мороза. У зв'язку з близьким закінченням плавання ми щиро веселилися. Слова Строма, що пролунали з марса:

— Бар'єр праворуч по носу,—прозвучали з несподіваністю, властивою тільки давно очікуваним звісткам.

Почувся шум поспішно відсунутої або впущеної посуду, квапливий тупіт ніг, що збігали по трапу, і на носі корабля і на щоглі стався неймовірний тиск. Мета, до якої ми йшли, заради якої ми прибули сюди з таких далеких країн, лежала перед нашими очима,—широкий простір високого льоду, що простягався на схід і на захід до самого горизонту. Здаля цей таємничий льодовий бар'єр здався низьким і плоским, ані трохи не величним, але він перестав бути міфом, він наочно став перед нами. Команда захвилювалась: люди із запалом стали кричати ура і ляскати один одного по спинах.

„Сіті“ зробив поворот праворуч, щоб обминути великий

торос, який стояв між нами і бар'єром. Потім ми проклали курс до затоки Дісковері. У мене виникла думка, що коли нам не вдасться влаштувати свою базу в Китовій бухті, то ми, можливо, знайдемо пристановище в цій затоці. Бар'єр поступово все більше й більше виростав перед нашими очима, і ми побачили, що він являє собою круту білу скелю, що підносилась на двадцять п'ять або тридцять метрів над рівнем моря. Дивне почуття недоуміння охопило нас при думці про те, що цей велетенський оплот, який простягається на схід і на захід більш ніж на 400 миль і на таку ж віддаль на південь, вільно плаває в морі, за винятком кількох місць, де він, очевидно, з'єднується з сушею.

Якщо такі величні високі кручі, то на скільки ж грандіозніша повинна бути маса, що міститься під водою, бо опущена частина за найскромнішими обчисленнями перевищує ту, що виступає з води, в п'ять або шість разів. Ця величезна рухома смуга льоду є останній відступаючий лишок колосального простягання льоду, який лежав на дні моря Росса в льодовикову епоху і покривав увесь материк.

Вигляд цього давнього утворення, що воскрешав льодовиковий період, схилив до мрій, тому коли з кают-компанії до наших ушей раптом долетіли задьористі звуки гучномовця, що передавав джаз-банд з якоїсь станції, то вони здалися мені зовсім несвоечасними.

Ми досягли бар'єра біля $177^{\circ}25'$ західної довготи і цілу ніч і частину наступного дня плавали уздовж нього, майже в його тіні. Але розсудливість узяла гору над цікавістю, і ми не наважувались підійти до бар'єра ближче, ніж на віддалення однієї милі від його основи. Порізана гострими виступами стіна навівала шанобливий страх. Здавалось цілком можливим, що яканебудь з навислих льодових круч першої-ліпшої хвилини без особливого попередження впаде на нас. Адже тут була батьківщина айсбергів, і глибокі рани в бар'єрі говорили про ті родові муки, з якими вони народжувались, щоб потім блукати по морю Росса. Біля краю води бар'єр був подекуди поритий печерами химерних форм і розмірів; коли сонячні промені під певним кутом падали на них, вони блищали й горіли яскравоголубими фарбами. Девіс і топограф Квін Блекберн ретельно змальовували бар'єр, поки той повільно дефілював повз нас. Виміри глибини, що робилися через кожну годину, показали, що глибина моря тут у середньому дорівнює 500—600 метрам.

Близько восьмої години ранку ми знайшли затоку Дісковері, а через три години „Сіті“ увійшов у неї. Ми опини-

лися в довгій вузькій гавані, що простягалася на схід і на захід і містилася між скелями, які підносилися в деяких місцях зовсім горизонтально на 35 метрів над рівнем моря. Більшість скель мала рівну й гладку поверхню; тільки зрідка на ній видно було щілини й розколини, які вказували на те, що тут сталися сильні переміщення. Не зважаючи на те, що була середина літа (при зворотному порядку сезонів південних областей), ми знайшли гавань на три чверті наповненою льодом. Одна з менших льодових скель, вигинаючись у формі півмісяця між стрімкими схилами бар'єра, була серйозною перешкодою для дальшого руху корабля.

Тільки ми зібрались пришвартуватися до її підніжжя, як льотчик Паркер з гучним вигуком „Моряки завжди перші на березі!“ швидко стрибнув з корабля. За ним пострибали інші, і через кілька секунд мовчання бухти було порушене людськими голосами. Нашвидку поклали дошки, які повинні були служити трапом, спустили частину собак для давно потрібного їм моціону, і група людей, що навчалася у наших норвежців ходити на лижах, приготувалася показати свою умілість у полярних умовах.

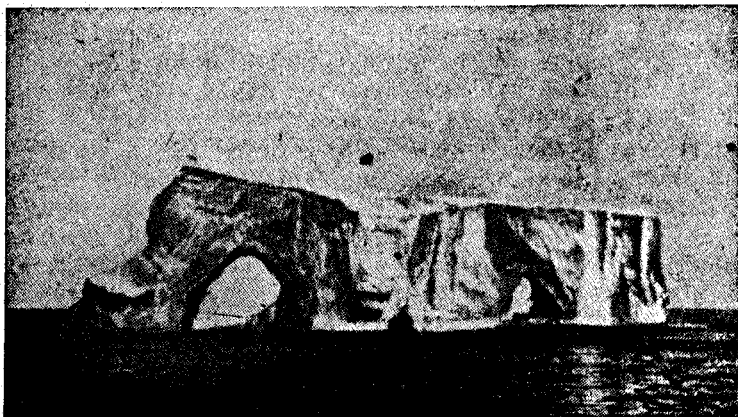
Необхідність поспішати, що ніколи не покидала нас, тепер в усьому обсязі постала перед нами; тому, не гаючи часу, Балкен, Бротен, Стром, Петерсен і я пішли на лижах у південному напрямі шукати зручного місця для стоянки корабля, тоді як друга група вирушила досліджувати цікаві печери бар'єра. Наша екскурсія виявилась дуже цікавою з географічної точки зору: завдяки їй ми значно збагатили наші відомості про розмір затоки. За означенням на карті затока повинна тягтися зі сходу на захід і закінчуватися на віддалі близько 10 миль від гирла, але замість цього ми виявили загальний заворот її, що йде з сходу на південь. На початку завороту затока звужувалась, переходячи у внутрішню бухту, на західній стороні якої ми помітили два покритих снігом льодових горбка, що підносились на 10 або 15 метрів над бар'єром, який досягав у цьому місці висоти майже 50 метрів над рівнем моря. Ці невеличкі (порівняно) горбки були порізані розколинами, які утворилися, очевидно, від стискання; це було надзвичайно цікаве відкриття, бо воно немов пояснювало, чому затока зберегла свою форму: безперечно, під нею була суша, завдяки якій бар'єр у цьому місці не зазнавав зміни. За горбками бухта трохи поширювалася, вона простягалася на кілька миль у південному напрямі і, очевидно, кінчалась перед величезним валуноподібним утворенням льоду, позад якого ми знайшли широку розколину, що тяглася на 4 або на 5 миль.

Приблизно в трьох чвертях віддалі між кораблем і

кінцем затоки бар'єр похило спускався до берегового припаю. Ми стали підійматися цим схилом і піднялися до висоти 50 метрів над рівнем моря, проте ще не досягли рівної верхньої поверхні бар'єра. З цієї верховини перед нами відкрився чудовий краєвид на затоку і на таємничу пустинну країну, що тяглася далеко на південь. Я неохоче покинув цю місцевість, що являла таку цікаву гляціологічну проблему, але ми вже були в дорозі протягом кількох годин і мені хотілося швидше досягти Китової бухти. Тому ми повернули назад, не знайшовши придатного місця для стоянки корабля.

Нам довелося вперше зіткнутися з надзвичайно поганою видимістю, якою Антарктика лякає мандрівника. Повітря було пройняте легким туманом, і око не могло ні розрізнити в ньому обрисів предметів, ні визначити відносно віддалення між ними. Ми спотикалися об невеличкі купки снігу, яких не помічали, і швидко мчали вниз по кручах, перш ніж могли зміркувати, що наткнулися на них, а сніговий замет, що здавався недалеким, справді був за 50 метрів від нас. Все це дуже стомлювало, і ми повернулися на корабель цілком знесилені. Ми пройшли на лижах близько 20 миль— велика подорож для тих з нас, хто не звик до лиж. Мушу признатися, що особисто мені цей лижний пробіг дався зовсім не легко.

Коли ми прийшли на корабель, його кидало сильне хвилювання. Лід, у якому він був, зламався і прийшов у рух, і об борти „Сіті“ билися великі крижини. Боячись шторму, при даних умовах дуже небажаного, я наказав усім повер-



Антарктичний айсберг в процесі руйнування



Бар'єр Росса

нутися на корабель, щоб можна було негайно відчалити. Зазивні звуки сирени прорізали повітря, і через якусь мить до корабля з усіх боків бігли по льоду люди, що затрималися на березі.

Опівночі 26 грудня, по дорозі до Китової бухти.

Ми знову в морі і пливемо уздовж краю бар'єра, взявши курс на Китову бухту. Заощаджуючи вугілля, йдемо тільки під парусами. Цілу добу насолоджуємося сонячним світлом. Опівночі навряд чи темніше, ніж опівдні.

Знятися з якоря було нелегко. Побувавши на березі, люди повернулися такі змучені, що після обіду буквально засипали на своїх місцях. Ми ледве зібрали досить рук, щоб підняти паруси, а друга вахта все ще на посту—16 годин підряд. Цього не можна більше допускати. Доти, поки ми не ознайомимося краще з цією країною, доведеться весь час бути наготові.

На кораблі всі говорили про пронизливу силу морозу. Не зважаючи на яскраве сонце, свіжий вітер хльоскав тіло крізь легкий одяг немов батоном, і на бар'єрі було так холодно, що не можна було лишатися без руху більше кількох секунд.

Щодо експедиційного складу я зробив уже певні рішення. Гулда я призначив своїм першим заступником. Він чудова людина, прекрасний геолог, надзвичайно популярний серед товаришів і цілком оцінює серйозність справи, що стоїть перед нами. Розуміється, він дуже заінтересований в наукових результатах, що дуже важливо для заступника

начальника. Я дуже радий мати його з собою і переконаний, що він чудово справиться з своїм завданням. Тепер я обмірковую, кого б призначити другим заступником. Гадаю, що спиню свій вибір на Мек Кінлеї. Це один з найчарівніших людей, яких я будьколи знав. Мовчазний аж до потайності він проте в потрібну хвилину вміє бути цілком відвертим. У нього багаторічний досвід в поводженні з людьми і йому властиві такт і чуткість, необхідні для гарного керівника.

Вибір начальника льотної групи був важчим завданням, бо в даному разі я повинен був спинитися на одному з чотирьох однаково цінних спеціалістів, при чому кожен з них мав свою окрему кваліфікацію, і всі вони були люди незвичайні. Я вибрав їх з тисячі інших. Нарешті мій вибір упав на Балкена в силу нашої спільної роботи в минулому, його знань полярних умов і головне його безмежної відданості справі, якій він служить. Думаю, що останнє міркування було вирішальним. Нам довелось разом чимало пережити на своєму віку—Бернтови й мені, так що я його знаю добре. Вже по самій своїй роботі він має право на перше місце в авіації.

Я не можу описати, як благородно й приязно Дін Сміт, Джун і Паркер поставились до цього призначення. З такими чудовими людьми я можу дивитися на майбутнє з спокійною душею.

Але Брофі, що лишився в Дунедіні, починає мене турбувати. Тон і зміст його радіограм говорять про те, що з ним щось трапилось. Його повідомлення багатословні й плутані. Очевидно, робота по навантаженню „Боллінг“¹ була над його сили, і мені доводиться тепер робити певні рішення щодо навантаження пароплава, який перебуває від нас більше як за 2 000 миль. Я клопочуся з цими справами вже майже цілий тиждень, не засипаючи ночами. Коли ми покидали Дунедін, Брофі був на межі нервової прострації, і можливо, що тепер він серйозно хворий. Треба буде попросити його відверто висловитися.

Найближча доба вирішить нашу долю. Чи вдасться нам проникнути в Китову бухту? Чи знайдемо ми там низький берег у бар'єрі для вивантаження всього свого майна? Від цього залежить все.

Але я надто стомлений, щоб турбуватися. Шум вітру в такелажі, м'який плескіт хвиль, що б'ються об борт корабля, впливають як найкраще снотворне, і мене непереборно хилить до сну. На добраніч!

¹ „Боллінг“ прибула до Нової Зеландії 20 грудня і вантажилася там для плавання.

Але мені не пощастило добре виспатися. Я своєчасно встав, щоб простежити, як „Сіті“ обмине східні ворота в гавань Дісковірі. Це було годині о 4-ій ранку. Люди на ранковій вахті—від 4 до 8 годин—були такі сонні, що минуло кілька годин, перш ніж вдалося поставити всі паруси. Я переконав капітана Мельвіля вдаватися по допомогу машин тільки в крайніх випадках.

Ми наближалися до кінця свого плавання, і я вважав своєчасним вжити деяких заходів обережності щодо учасників експедиції. Тому, використавши вільну хвилину, я склав за допомогою Гулда кілька правил безпеки і віддав розпорядження вивісити їх на дощі для оголошень. Я виходив з того міркування, що в учасників експедиції не може бути досить серйозного ставлення до льодових умов, бо ні один з них, крім Ронне, ніколи раніше в Антарктиці не бував, та й Ронне пробув в ній всього кілька тижнів.

Мої власні знання я здобув головне з моїх двох арктичних експедицій, потім з літератури про Антарктику і на решті з розмов з дослідниками, але цього було цілком досить, щоб створити в мені велике недовір'я до того, що нас чекало. Завжди є небезпека упасти в невидиму розколину або попливти на шматку берегового льоду, який першої-ліпшої хвилини може відірватися від загального припаю, а мені найменше хотілося б, щоб у нас були нещасні випадки. Тому я оголосив, що правила, які регулюють рух партій, що працюють на суші, повинні безумовно виконуватися.

Ссь деякі з цих попереджень:

„Розколини в льодовому бар'єрі, плаваючий береговий лід і можливість заблудитися під час пурги є очевидно найголовніші небезпеки, на які учасники експедиції (за винятком льотних і маршрутних партій) будуть натрапляти.

„Хоч на льодовому бар'єрі Росса, за винятком тих місць, де він дотикається до землі, трапляється дуже мало розколин, проте партії, що перебувають на відомій території, повинні завжди вважати на можливість існування там прихованих розколин.

„За винятком випадків крайньої необхідності, всякий перехід по невідомих дорогах повинен робитися партією в складі не менше трьох чоловік, при чому партія не повинна виходити в дорогу без альпійських вірьовок і бамбукових жердин.

„Часто на снігу не буває ніяких вказівок, що можуть застерегти від небезпечних розколин. При користуванні альпійськими вірьовками і бамбуковими жердками, а також лижами, небезпека може бути доведена до мінімуму.

„Сніговий міст, що перекриває деякі розколини, має трохи опуклу форму і підноситься над поверхнею бар'єра; але, розуміється, не всі розколини покриті сніговими мостами. Виявлені коло бази розколини мають бути ретельно вивчені кожним учасником експедиції, так, щоб він міг звикнути до їх обрисів, розміру й характеру.

„Перша розвідкова партія, яка покине корабель для відшукування припущуваної бази, повинна особливо ретельно обслідувати місцевість щодо розколин. Вага тіла людини, що перебуває на лижах, розподіляється так, що, коли вона проходить по покритій снігом розколині, зменшується небезпека впасти в неї. Канадські лижі мають таку ж властивість, особливо довгі.

„Корабель напевне буде вивантажуватися біля кромки берегового припаю. Лід може кожної хвилини зламатися, тому всім учасникам треба бути надзвичайно обережними. При сильному морозі людина, впавши в холодну воду в важкій одежі, часто не може сама вибратися назад на лід. Тому, де це тільки можливо, переходи по припаю повинні відбуватися парами або групами.

„Щоб уникнути небезпеки заблудитися під час пурги, партії не повинні вирушати в далекі походи, не маючи з собою досвідченого навігатора. Не треба забувати, що в цих краях спостерігається значне відхилення компаса—приблизно на 106 градусів.

„Дуже легко загубити дорогу під час сніжної пурги. Пурга тут іноді лютує протягом багатьох днів підряд. Були випадки, що учасники дослідницьких партій гинули, заблудившись всього в кількох милях від головної бази. Тому я хочу особливо підкреслити цю небезпеку.

„У складі експедиції перебувають два висококваліфікованих метеорологи-спостерігачі і на базі завжди будуть даватися прогнози погоди.

„Спеціальні партії, що висаджуються з корабля, будуть відповідно означені: № 1 і № 2; вони повинні будуть відгукуватися на такі сигнали:

„1 свисток сирени—партія № 1 негайно повертається на корабель.

„2 свистки сирени—партія № 2 негайно повертається на корабель.

„3 свистки сирени або прапор на грот-щоглі—попередження про шторм, всі партії і окремі учасники негайно повертаються на корабель“.

*

В міру того, як минав день і ми закінчували свої численні приготування до наступного вивантаження, на „Сіті“

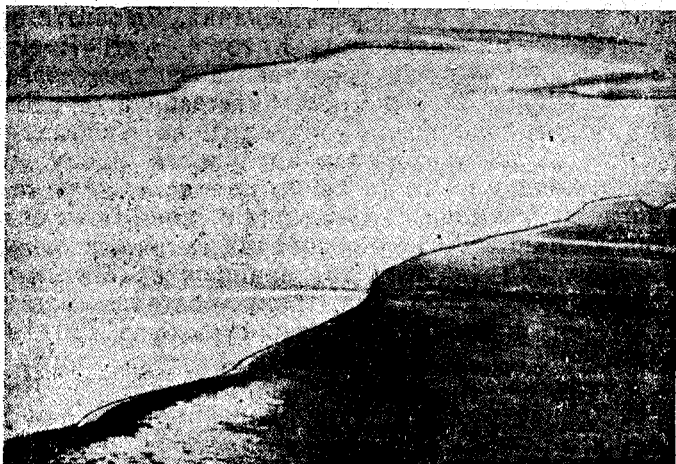
наставала напружена атмосфера чекання. Як багато залежало від того, що ми знайдемо в Китовій бухті! Навіть найспокійніші, найбезжурніші учасники заразилися загальною нервозністю. Якщо Китова бухта буде забита льодом,—перед нами непосильна праця—перевезти на собаках кілька тонн запасів через багато миль зрадливого льоду. Навіть при сприятливих умовах операція ця зовсім нелегка й небезпечна; якщо ж умови будуть погані, вона може стати нездійсненою. Лишивши водіїв собачих запряжок оглядати й збирати запряжки та сани для першого пробігу, я повернувся до судової бібліотеки, щоб востаннє проглянути літературу про ці місця. Але література була дуже невелика, і я знав її уже майже на пам'ять.

Що чекало нас наприкінці нашого шляху? Шеклтон пройшов Китову бухту в січні 1908 р., і ось як Джемс Муррей—біолог його експедиції—описує ці місця¹:

„Наблизившись до великого льодового бар'єра, ми могли наочно переконатися, яка пустинна й безживна Антарктика. Поки ми пливли вздовж безконечного льодовика, тримаючи курс на схід, ми не знайшли ніяких ознак тваринного або рослинного життя. Але приблизно опівночі картина різко змінилася, і перед нашими очима раптом відкрилося видовище, повне різноманітного життя. Стіна бар'єра закінчилася, і ми побачили перед собою широку бухту, яка простягалася далеко на південь і була частково забита міцним однолітнім льодом. На схід бухту оточували нові стіни. Ця бухта, яку ми потім назвали Китовою, була повна всіх видів тварин і птахів, властивих Антарктиці. Сотні китів—косаток, горбачів і сельдяних китів—висовувалися з води і плавали навколо. На льоду тюлені Ведделя грілися на сонці. Королівські пінгвіни оточували нас з усіх боків: деякі з них поважно стояли на місці, а інші безтурботно ковзалися на животі по крижинах. Буревісники важко літали в повітрі або дрімали на льоду...“

Але видовище, що захопило біолога Муррея, справило зовсім інше враження на дослідника Шеклтона, що шукав придатного місця для влаштування бази і що був стурбований зустрінутим паковим льодом, який був загрозою для безпеки його корабля. Він прийняв Китову бухту за місце висадки Боркгревінка в 1900 р. і гадав, що експедиція Скотта на „Дісковері“ в 1902 р., в якій він брав участь, проминула в тумані цю затоку. Проте він бачив, що за ці роки сталося щось незвичайне. Бар'єр, немов з чародійства, розколовся на частини, затока зникла і лишилась тільки довга широка бухта, що з'єднувалася з затокою Боркгре-

¹ Шеклтон. „Серце Антарктики“.



Китова бухта

вінка, при чому все „поглинула бухта, яку ми назвали Китовою“. Для Шеклтона ця раптова зміна ландшафту була великим ударом і, дякуючи долі за те, що експедиція unikла фатального кінця (він мав на увазі, що ці порушення й зміщення рельєфу, напевне недавні, могли статися, поки його корабель там перебував), спрямував „Німрод“ в бухту. „Я тоді твердо вирішив, що ні в якому разі і ні при яких обставинах ми не будемо зимувати на бар'єрі, і що де б ми не висадилися, ми влаштуємо свою зимовку на міцному скелястому ґрунті“¹.

Це рішення, більш ніж будьякий інший фактор, згубило мрію Шеклтона першим досягти Південного полюса і серйозно вплинуло на весь дальший хід досл джень Антарктики. До появи людини з проникливим поглядом, непохитною волею і з готовістю ризикувати, коли ризик потрібен, яка ретельно проаналізувала всі факти, що стосувались до цього дивовижного материка,—ідея зимовки на бар'єрі вважалась безумною.

Ця людина був Амундсен. Він пильно вивчив усі відомості, що стосувались до бар'єра, і прийшов до думки, що бар'єр цей придатний для влаштування бази, бо він є найпівденнішою точкою, якої можна досягти на кораблі: „на цілий градус південніше, ніж Скотт міг пройти в протоці Мак Мердо“².

¹ Шеклтон. „Серце Антарктики“.

² Амундсен. „Південний полюс“.

Таким чином з безнадійного звіту Шеклтона Амундсен зробив той несподіваний висновок, що „хімерне утворення в бар'єрі не що інше, як та сама бухта, яка була відкрита ще сером Джемсом Кларком Россом, розуміється з сильними змінами обрисів, але по суті та ж сама. Отже, протягом сімдесяти років це утворення за винятком шматків, що відкололися від нього, лишалося на тому ж самому місці. Тому я вирішив, що воно не може бути випадковим утворенням. Те, що одного разу, на зорі часів, змогло в якійсь точці перепинити шлях могутньому потокові льоду і утворило біля країв його бухту,—яка майже на всьому своєму протязі йде по прямій лінії—не могло бути скороминущою примхою страшних сил стихії; ні, це щось сильніше, щось міцніше, ніж важкий суцільний лід, а саме—суша. Тут, на цьому місці, випнувсь бар'єр і утворилася бухта, яку ми тепер називаємо Китовою. Спостереження, зроблені нами під час нашої стоянки біля бар'єра, potwierджують правильність цієї теорії“. Амундсен, який з великою пошаною ставився до Шеклтона, говорив мені, що коли б Шеклтон влаштував свою базу в Китовій бухті, він перший досяг би Південного полюса.

Ми знали, що знайдемо безпеку в Китовій бухті, якщо нам пощастить спинитися біля „Фрамхейма“. Припущення, що бар'єр розколеться й винесе нашу базу в відкрите море, було безпідставне. В усякому разі на цей ризк слід було йти. Мене турбувала інша обставина, а саме, що ми



Безлюдна льодова пустиня

знайдемо бухту забитою льодом, і тоді нам доведеться безпорадно ждати, склавши руки і спалюючи вугілля, яке було для нас дорожче ніж золото, ждати, поки лід не зламається. Час минав, а робота по вивантаженню і влаштуванню бази повинна була зайняти кілька тижнів.

Що ж говорила історія? В лютому 1900 р. Боркгревінк, а потім у лютому 1902 р. Скотт знайшли бухту вільною від льоду¹, а 24 січня 1908 р., коли Шеклтон наблизився до бухти, вона була забита льодом. Після, через багато років, Амундсен знайшов бухту вільною для проходу, при чому лід наполовину вийшов з неї, а той, що лишився, швидко рухався в напрямі до моря. Наступного року льодохід почався тільки на третьому тижні січня; а коли капітан „Ларсена“ двічі підходив до цієї бухти (в грудні 1923 р. і в січні 1924 р.) бухта, як говорив капітан Нілсен, була зовсім забита льодом.

З усіх цих суперечливих відомостей для мене нове було тільки одно: у нас було надзвичайно мало шансів знайти бухту в такий ранній час року зовсім очищеною від льоду. Але робити було нічого — треба було спробувати щастя.

В міру того, як ми пливли уздовж бар'єра, обриси його безперервно змінювались. Він не являв собою грізної одностанітності, як ми помилково припускали. Висота його змінювалася від 25 до 65 метрів, дрібні бухти й розколини прорізали його профіль, а порізані скелі, немов величезні прожектори, відбивали сонячне проміння, виблискуючи яскравобілими й блакитними фарбами. Зміщення й порушення, що відбувалися в бар'єрі, давали про себе знати. Часом до нас долітав приглушений гуркіт, що нагадував вибухи далекого грому, — це обсипалися льодові кручі. А одного разу я побачив, як за багато миль від нас шматок бар'єра відірвався і грандіозним льодопадом повалився в море. Коли ми наблизилися до місця обвалу, море рясніло уламками, серед яких невеликі „новонароджені“ айсберги гордо плавали навколо. Картина була зовсім невесела. Цей процес називається „отеленням“.

• 28 грудня під час ранкової вахти в далечині показали західні ворота в Китову бухту, і через короткий час ми стояли біля входу в них. Північні ворота бухти, що стояли одно від одного приблизно за 20 миль, були покриті туманом, що насувався з заходу і з сходу, так що в обох напрямках ми бачили не далі кількох миль. Але коли ми підходили до західної стіни, обережно намагаючи шлях, нам удавалося іноді нашвидку окинути очима контури скель; ледве вірилося, що ці скелі складаються з самого лише

¹ Хайес. „Антарктика“.

щільного снігу, який стрімкою масою підноситься над водою, більш ніж на 35 метрів. Я марно напружував зір, стараючись хоч щонебудь побачити в неясних тінях, що стелилися перед нами, сподіваючись, наперекір усьому, побачити чисту воду, але до моїх вух долітав шум хвиль, що билися об лід.

Бухта все ще зберігала в своєму лоні міцну стіну льоду, яку й десяток таких суден як „Сіті“ не могли б проламати. Це було дуже сумне відкриття. Ми різко змінили курс, повернувши праворуч, але і в цьому напрямі плавання не стало легшим. Коли вітер розігнав туман, ми побачили, що береговий лід, який так сильно торосився від стискування, що здавався непрохідним, безперервною смугою тягнувся від західного миса до східної частини бар'єра. Принаймні 8 миль льоду було між нами і тим місцем, де ми гадали влаштувати свою базу. Безсумнівно лід простягався значно північніше, ніж під час плавання Амундсена¹. Перед нами було дуже багато надзвичайно важкої і неприємної роботи.

Ми ошвартувалися біля кромки берегового припаю на льодових якорях, які були занесені на лід на деякому віддаленні від корабля, і швидко стали готуватися до розвідки. Насамперед треба було знайти придатне місце для бази,—турботи про перекидання вантажів відступали на другий план. До сьомої години ми зібралися в дорогу. Наготові стояли дві собачі запряжки Уолдена й Вогана. На одні санки Петерсен уклав переносний радіоапарат, і ми в складі Балкена, Бротена—наших лижних експертів,—Петерсена й мене вирушили через лід в напрямі до східної стіни бар'єра, де він похило спускався до висоти в десять метрів над рівнем моря.

На південь береговий припай торосився від стискання—коло бар'єра громоздилися масивні брили льоду; ми їх обережно обминали, стараючись йти по більш-менш гладкому льодовому полю, поки не підійшли до місця, де бар'єр спускався до берегового льоду. Тут виявилось, що вся східна кромка порита розколинами, частково покритими снігом. Ми знайшли дорогу через них і досягли бар'єра по положистому сніговому схилу. Перш ніж наважитися рушити далі, я настояв на тому, щоб усі учасники походу зв'язалися один з одним гірськими вірьовками: адже один невдалий крок, і кожен з нас міг раптом опинитися на дні розколини. Так, зв'язані вірьовками, ми стали підійматися на бар'єр, який, здавалось, ріс усе вище й вище;

¹ „Фрам“ ошвартувався за 2,2 географічних милі від Фрамхейма „Південний полюс“.

нарешті ми побачили над собою гладку поверхню бар'єра, що підносилася в тумані і простягалася на південь.

Нашою метою був Фрамхейм¹. Хоч ми знали, що тепер напевне від нього не лишилося й сліду, проте я думаю, що кожен з нас плекав таємну надію хоч щонебудь знайти від цього місця, яке колись було притулком Амундсенові. Ми йшли уздовж краю бар'єра протягом п'яти чи шести миль, поки не добралися до такого місця, де він поло- жисто спускався в долину, про обриси якої ми, на жаль, нічого не могли сказати. Світило яскраве сонце, і туману не було, але через надзвичайно облудні, специфічні особ- ливості видимості, наш зір не міг проникнути далі кількох метрів, при чому нерівності ґрунту набирали найфантастич- ніших форм. Простори бар'єра, що неясно виднілися, при- гнічували нас своєю неосяжністю. На захід долина спуска- лася в маленьку бухту.

Судячи з усього, ми були поблизу „Фрамхейма“. Хвилю- вання, що охопило норвежців Балкена, Бротена і Петер- сена від думки, що десь тут є місце стоянки їх земляків, мимоволі передалося й мені. Петерсен і Балкен побігли на лижах на південь, щоб обслідувати невеликий сніжний горбок, який, за їх припущеннями, міг бути дахом будинка, колись спорудженого Амундсенем. Ми з Бротеном пішли на захід і спустилися по схилу, що очевидно переходив у маленьку бухту. Ми обдивлялися навколо, стараючись знайти два величезні тороси, про які говорив Амундсен: „гору Нель- сонна“ і „гору Роннікен“, але не знайшли від них ніких слі- дів. Раптом Брокен гукнув:

— Я бачу вершину, — ось вона — гора Роннікен!

Йому здалося, що ця гора була близько 25 метрів зав- вишки і стояла недалеко від нас. Він помчав до неї на лижах, але зараз же був глибоко розчарований, бо „вер- шина“ була не вище його плечей і стирчала майже перед самим його носом. Такі іноді зрадницькі властивості ант- арктичної видимості.

Здавалось дуже ймовірним, що ці тороси, — Амундсен пи- сав про них як про брили, „що підносилися в своїх найвищих точках більш ніж на 35 метрів над рівнем моря“² — були кудись занесені за минулі роки. У всякому разі, ми не могли знайти нічого схожого на їх опис. Ми продовжували свій шлях ще на протязі миль, дійшли до кінця бухти і побачили, що вона виходить у Китову бухту серед хаосу торосистих порогів, які при неясному освітленні скидалися

¹ „Фрамхейм“ — база Амундсена під час його експедиції до Антарктики в 1910 р.³ на судні „Фрам“. *Прим. ред.*

² Амундсен. „Південний полюс“.

на доісторичні страховища. На рівній площадці припаю, оточеній фантастичними льодовими нагромодженнями, ми розташувалися табором. Наші супутники незабаром приєдналися до нас, ми встановили намет і приготувалися до сну—до першої ночівлі на материк Антарктики учасників американської експедиції. Ось що говорить мій щоденник:

Опівночі 30 грудня. Табір на береговому припаї.

Природа мовчить. Тихо, як у могилі. Повітря нерухоме. Мовчання таке глибоке, що воно здається майже відчутним.

Я тількищо виходив з намету і знову був вражений тим оптичним обманом, який створюють умови видимості в Антарктиці. Як я не старався вдивитися, як не напружував зір, я ніяк не міг визначити ні віддалення до окремих предметів, ні їх обрисів. При ходьбі на лижах спостерігалось те ж саме явище. Ми плавно йшли по рівній поверхні і враз летіли стрімголов, наткнувшись на невелике підвищення ґрунту, яке лишалося для нас невидимим. Нам здавалось, що в далині ми бачимо високу сніжну гору, а на ділі „гора“ перетворювалась у невеликий замет за якихнебудь 20 метрів від нас. Ми пробували досягти торосистих порогів, які, як нам здавалось, були всього за кілька кроків, але незабаром відкривали, що ці „кілька кроків“ перетворюються на багато миль.

Тільки я встиг дописати останню фразу, як безпосередньо під нами почувся різкий тріск і поблизу якийсь гуркіт. Відбувається стискання льоду, що безсумнівно породжує в бар'єрі широкі розколини. Проте, це не причина для турбування.

1 січня 1929 р. 1 г. ночі.

Шукаючи базу, ми зробили сьогодні невдалу розвідку. Ми пішли на собаках по береговому припаю поблизу скель бар'єра, які підносилися по ліву руку від нас на 20—25 метрів. Береговий лід біля підніжжя бар'єра був покритий порогами торосів і розколинами. Піднятися на нього було неможливо. Я бігаю на лижах гірше за наших норвежців і тому мені прийшлося від них відстати; в результаті я кілька разів провалювався в розколини, покриті тонким шаром снігу. Я рятувався тим, що широко розкидав руки. Але для моїх супутників ці розколини не становили ніяких труднощів—на лижах вони легко перебігали їх.

Пройшовши дві чи три милі на південь, ми підійшли до місця, де бар'єр довгим положистим схилом спускався до припаю. Тут сніг засипав розколину і утворив місток, що вів до бар'єра. Ми з Петерсеном стали підійматися по містку, але не встиг Петерсен вибратися на вершину, як крих-

кий покров розколини подався під ним, і тільки завдяки лижам йому пощастило уникнути небезпечного падіння. В цей же самий час важко навантажені сани Уолдена малю не опинилися на дні морському, потрапивши в ополонку, а сам Уолден, намагаючись їх витягти, лише якимсь чудом не провалився. Знаменитий вожак його собачої запряжки— Чайнук, з величезним хвилюванням стежив за діями свого хазяїна, всіма силами стараючись не дати йому зазнавати такої нерозумної, на його думку, небезпеки.

Як тільки ми повернулися з цього невдалого походу, Петерсен і Балкен приготували вечерю, що складалася з свинини з бобами, хліба з маслом і печення з яблучним компотом (в консервах) на солодке. Все це здалося нам надзвичайно смачним. Я забув згадати, що сьогодні був переддень нового року, і ми зустріли його чашкою чаю.

Петерсен встановив бамбукову жердину, яка повинна служити щеглою для антени; радіоапарат зібраний, і тепер він його настроює. Між нашим табором і кораблем уже встановлено радіозв'язок. Від Брофі з Нової Зеландії прийшли нові запитання, що стосуються навантаження „Боллінг“. Безперечно, радіозв'язок поклав кінець відірваності і мовчанню льодової пустині. З практичної точки зору допомога радіо неоцінима. Але з другого боку доведеться розпрощатися з душевним спокоєм—однією з головних розкошів полярних країн. Турботи, зв'язані з зовнішнім світом, будуть тепер невідступно йти за нами по п'ятах.

Наші собаки мене захоплюють. Вони чудово працюють і добре себе почувають. Важко повірити, що вони були заперті більше місяця. Террор—вожак Вогана—тягнув сьогодні сани, поки не вибився з сил. Просто дивно, як ескімоські собаки люблять свою роботу. Збираючись покинути „Сіті“, ми помітили, що одна з собак дуже шкутильгає, тому ми вирішили залишити її на кораблі. Але вона вирвалася з рук і, шкутильгаючи, дотяглась до свого звичайного місця в запряжці. Коли ми все ж таки пішли, не взявши її з собою, стогону й скавучання її не було кінця.

Я вже тепер бачу, як розсудливо було з нашого боку взяти з собою так багато собак. Нас пробували переконати, що для наших потреб досить буде й половини кількості, яку ми просили. Але зараз, коли нам треба вивантажуватися, ми змогли б використати ще більшу кількість собак.

1 січня увечері,

Сьогодні я засну з приємною свідомістю, що друге завдання, яке стояло перед нами—вибір бази—задовільно розв'язане. Третє завдання—розвантаження і влаштування

бази—можливо буде найважчим. Проте будемо сподіватися, що ми і з цією справою впораємося.

Після вчорашньої невдалої спроби знайти в південному напрямі придатне місце для бази, ми з Бернтом повернулися сьогодні вранці в ту маленьку бухту, по якій ішли, спустившись з бар'єра, і незабаром знайшли, що схил біля її гирла являє собою дуже зручне місце для підйому на бар'єр. Ми піднялися цим схилом і опинилися немовби в улоговині. Видимість дещо покращала, і ми зараз же побачили, що це—ідеальне місце для бази, яку тут же й охрестили „Маленькою Америкою“ (Літл Америка). Площадка була чудово захищена від вітрів високим сніжним валом, що оточував її з півночі, півдня і сходу, і разом з тим вона була легко доступна для вантажних операцій. Маленьку бухту ми назвали Вер-Сюр-Мер, на честь сільця у Франції, де ми зробили посадку, повертаючись з свого трансатлантичного перельоту, і де нас дуже гостинно прийняли.

Пізніше ми повернулися на корабель обхідним шляхом, обминаючи торосисті пороги бухти. Південніше припай дуже торосився від стискання. Здалеку ми бачили, що бухта підходить щільно до бар'єра, який підносився до значної висоти, утворюючи ряд терас.

Собаки, відпочивши під час довгого сну, швидко несли нас до „Сіті“, але мої тривожні думки їх випереджували. Як закінчити вивантаження багатьох тонн запасів протягом одного лише місяця? Балкен лишився в наметі, поставленому нами на базі, і я вирішив негайно послати туди Гулда як начальника тимчасового табору, одночасно поклавши на нього відповідальність за збудування будинків і за підготовку до зимовки. Мек Кінлей мав керувати доставкою вантажів з „Сіті“ до Маленької Америки. Перед ним стояла дуже важка робота, тим більше, що треба було провадити вивантаження за певним планом. Джорджа Блека (також учасника експедиції на Північний полюс) я вирішив призначити завідувачем господарства; таким чином він повинен був відповідати за цілість усіх вантажів.

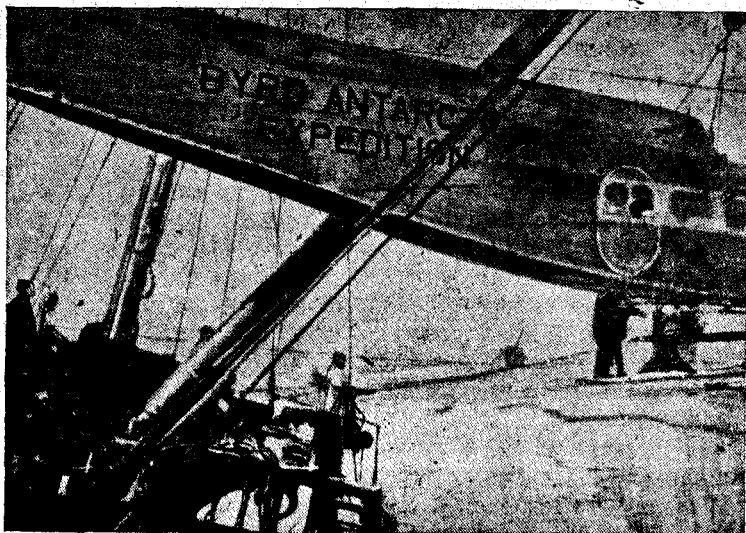
Ми вирішили зробити розвантаження „Сіті“ безпосередньо на береговий припай. Перш ніж прийти до цього рішення, я довго вагався, знаючи, що хоч яким міцним здавався лід, він повинен був незабаром зламатися, можливо навіть без особливого попередження, являючи таким чином безсумнівну небезпеку як для вантажів, так і для людей. Розуміється, правильне є твердження, що терпіння—най-сильніша зброя в боротьбі людини з полярною природою; але неминуче настає момент, коли треба діяти напролом. Очевидно цей момент тепер настав.

На кораблі наше повідомлення про знайдення місця для майбутньої станції викликало велике хвилювання. Зараз же почалась підготовка до вивантаження. „Сіті“ був поставлений дещо східніше, щоб наблизити його до бар'єра і зменшити на кілька метрів довжину шляху до бази. З палуби на припай були покладені дошки і по них покотилися ящики, бочки з бензином, кошики і т. д. і т. п., шумно й безладно поспішаючи один за одним. Як тільки вантажі торкалися льоду, друга партія людей, що була внизу, відтягала їх на деяку віддаль від кромки, щоб уникнути небезпеки, що вони проваляться, коли лід почне ламатися.

Коли стали збирати запряжки, знявся неймовірний шум. Собаки, очевидно, зрозуміли, що їх вимушені канікули скінчилися і надійшла старанна робота. Вони качалися по снігу, кидалися на всі боки, крутилися, а деякі з них, очевидно згадавши якісь образи, стали кидатися одна на одну з вищиреними зубами. Було чимало мороки, перш ніж удалося запровадити серед собак мир і відносну тишу. Незабаром у Уолдена, Джека Берсея і у „трьох мушкетерів“ були готові п'ять запряжок, і ще до сніданку вони вирушили в дорогу до Маленької Америки, з навантаженими догори саньми. Гарний початок для Нового року! Сани красиво вимальовувалися на горизонті, швидко віддаля-



Вивантаження спорядження на бар'єр



„Форд“ вивантажується на бар'єр

ючись по льоду бухти. Собаки помахували пухнастими хвостами, а каюри поспішали за санками, ляскаючи довгими бичами і провадячи нескінченні й незрозумілі монологи, які звичайно називають розмовами каюра з собаками. Ми дивилися їм услід, поки вони підіймалися по низькому схилу бар'єра, а потім втратили їх з ока за торосистим по огом. Через деякий час Гулд повідомив по радіо на корабель, що він дійшов до місця призначення, що там встановлено кілька наметів і що Маленька Америка, найпівденніша американська колонія, формально вже населена.

Дальшим нашим санним поїздам ми пробували надати точності вирядження залізничних поїздів. Можливо, що ми перегинали палку в розумінні вживання зайвих заходів обережності. Хоч я особисто думаю, що це не так; мій досвід показує, що найобережніший спосіб дії в полярних краях часто є і найшвидший.

Насамперед ми позначили шлях санок від корабля до бази червоно-оранжевими прапорцями—ми вибрали цей колір завдяки його відносно гарній видимості. Прапорці повинні були служити віхами на той випадок, коли б санки в дорозі застала пурга. Потім на кораблі в дозорній бочці на щоглі було встановлено постійне чергування.—дозорець повинен був стежити за рухом санок по припаю і пильнувати, чи не з'являються розколини на льоду. Крім того про

від'їзд кожної запряжки з відправного пункту повідомлялося по радіо на кінцевий пункт. Таким чином відсутність санок, що натрапили на якісь труднощі по дорозі,—потрапили, наприклад, в розколину,—не могла лишитися довго непоміченою. Одночасно в дорозі повинно було знаходитися не менше як дві запряжки. Після того, як усі приготування були закінчені, ми так узялися за вивантаження, немов від нього залежало наше життя.

У вівторок 2 січня в дорозі було сім запряжок, всі вони були навантажені по нікуди. В цей день у льоду з'явилася неприємного вигляду розколина, вона йшла впоперек нашого санного шляху, так що запряжкам тепер доводилось робити обхід в мильо на захід, щоб її обминути. Це збільшило пробіг санок до бази до 9 миль,—або 18 миль в обидва кінці. В середу ми вислали вісім запряжок. Не встигли вони рушити в дорогу, як величезне поле надзвичайно торосистого й крупно битого льоду насунулося з сходу на корабель. Щоб урятувати судно, ми миттю розвели пари і вийшли в море, попередивши про це по радіо партію, що була на базі. Ми підняли паруси, але не наважувались пливати з вітром, бо дрейф міг прибити судно до бар'єра. І так ми цілу ніч лавірували, стараючись по змозі заощаджувати вугілля. Це була дуже тяжка ніч: судно безліч разів билосся об уламки крижин, і люди повинні були без перепочинку бути на вахті.

Здаючи собі справу в тому, як важно поспішати з вивантаженням, і маючи на увазі, що пересування льоду може повторитися, ми вирішили використати для роботи кожну пару вільних рук і кожну собаку, яка могла пересувати ноги. Матроси, вільні від вахти, взялися переносити вантажі в безпечне місце на припаї, звідки їх можна було б потім вантажити на санки, що вирушають на базу. Собаки, спочатку забраковані нами, тому що вони або не звикли ходити в упряжі, або здавалися слабшими за інших, були тепер узяті в роботу нарівні з чистокровними. В суботу 5-го числа в дорозі було дев'ять запряжок, при чому деякі з них зробили по два маршрути, щоб перевезти 2 000 кг запасів, з великими зусиллями перенесені дев'ятьма людьми на береговому припаї. В цей день до Маленької Америки було перевезено п'ять тонн.

Неділя 6 січня, Китова бухта.

Ми сьогодні працювали, як чорти, а в наслідок на березі—тільки чотири тонни. Треба добитися кращих результатів. При тій кількості часу, яка є в нашому розпорядженні до прибуття „Боллінг“, ми повинні вивантажувати мінімум шість тонн на день; власне я хотів би, щоб

їх було десять. Але як цього добитися — в цьому весь секрет.

Наші каюри-новаки чудово справляються з своєю справою. Через кілька тижнів вони будуть досвідченими спеціалістами. Особливо добре працюють Блекберн, Де-Ганал і Сейпл, тим більше, що вони ніколи раніше не мали справи з запряжками. Розуміється, „три мушкетери“ і Уолден — наша головна опора. Вони так давно працюють разом, що у них виробився бездоганний „ансамбль“. У новаків-каюрів бувають іноді й невдачі, наприклад, сьогодні: на півдорозі між кораблем і Маленькою Америкою собаки вирвалися з упряжки, втекли від свого каюра і прибігли назад на корабель. Покинтий самотний каюр повернувся надзвичайно засмучений.

Боюсь, що нам доведеться поставити „Сіті“ на зимовку, якщо не вдасться вивантажити всі запаси до середини лютого. „Боллінг“ повинна прийти сюди не пізніше як через місяць. Її треба буде негайно розвантажити. Зимовка „Сіті“ надзвичайно ускладнить всі наші плани і крім того буде зв'язана з небезпекою для корабля. Вона потягне за собою збільшення зимовочної партії принаймні на двадцять чоловік — іншими словами, викличе надмірну скупченість, не кажучи вже про те, що дуже збільшиться відповідальність. Мені б цього дуже не хотілось. Проте, подивимось, що принесуть з собою наступні кілька днів.

„Боллінг“ завдає нам не менш важке завдання. Хоч би як ми поспішали, — якщо тільки лід не просунеться значно південніше, — навряд чи в нас стане часу розвантажити корабель до кінця лютого, тобто до замерзання бухти. Не треба забувати, що „Боллінг“ не витримає ні найменшого стискання. Крім цього мені б не хотілося вивантажувати літаки на береговий припай. Раптова розколина в льоду — і всі вони опиняться на дні бухти. Наша єдина надія — примусити „Боллінг“ підійти щільно до бар'єра, там її розвантажити, влаштувати поблизу склад, і потім поступово перекинути вантаж до Маленької Америки, після того як кораблі підуть на північ. Якщо нам удасться вивантажити всі запаси на бар'єр протягом наступного місяця, вони будуть там у відносній безпеці, поки ми не знайдемо часу перевезти їх на базу. З щогли „Сіті“ я бачу в даліні таку ділянку, де висота бар'єра падає до 7—10 метрів над рівнем берегового припаю, при чому щільний сніжний вал помірно веде до бар'єра. Це було б якраз те, що нам потрібно, але, на жаль, нас відокремлює від цього місця не менш двох миль суцільного берегового льоду. Ми повинні обов'язково добратися до нього!

Сьогодні, близько четвертої години дня, недалеко від

корабля з'явилась невелика ополонка, що примусила нас переставити судно на чверть милі на захід. Таким чином шлях до бази ще збільшився.

Після обіду ми пробували зламати лід, щоб зменшити віддаль між кораблем і базою. Для цього ми пускали „Сіті“ заднім ходом, а потім вперед на всіх парах. Судно дістало ряд надзвичайно сильних струсів, але позитивних результатів ми не добилися. Корабль вилазив на лід, на мить спинявся, потім падав назад, знімаючи навколо себе фонтан бризок. При кожному зіткненні з льодом реї на „Сіті“ бряжчали, незакріплені вантаж гуркотів на палубі, гвинт протестуюче стогнав, а люди ледве вдержувалися на ногах.

Нам довелось покинути цю справу. Ми витратили дуже багато вугілля і в результаті розкололи кілька невеликих крижинок.

Тепер ми жадаємо шторму, а кілька днів тому жадали всім серцем, щоб його не було. Сильний північний вітер утворив би тоді хвилі, які зламали б кромку припаю, і тоді ми могли б пробитися на схід, до низького берега бар'єра.

На кораблі панує жорстока епідемія грипу. Близько 40% людей хворі, хто більше, хто менше. Доктор Коман гадає, що інфекція занесена собаками.

Всі стомилися до останньої міри.

*

Наступний день привіз з собою деяке поліпшення. Частина берегового припаю, де ошвартувався корабель, відокремилась від головного льодового поля під впливом зибу, і нам пощастило поставити „Сіті“ на півмилі південніше. Ми трохи зменшили вантаж санок і таким чином добилися, що чотири запряжки обертаються двічі на день. До цього часу щодня в дорозі було десять запряжок, але мушу признатися, що навіть тоді я не використовував усіх собак — „і хворих, і кривих, і сліпих“, бо ті з них, яких на загальну думку вважали зовсім непридатними, на ділі виявились незамінною робочою силою. Кріс Бротен з поїденої міллю лайки, сліпої на одно око, зробив чудову їздову собаку. Він дав їй ім'я „Мус-Мос-Мойс“.

У вівторок 8 січня дозорець повідомив нас, що на сході з'явилась ополонка, яка простягається на північ і на південь. „Сіті“ увійшов у неї і пробився крізь масу дрейфуючого льоду на дві милі ближче до бази. Наші шанси підвищилися: з цього місця всі запряжки могли робити два маршрути на день.

— Все буде гаразд! — весело гукнув хтось. І цей вигук чудово вплинув на всіх нас. Миттю зникла і моральна

пригніченість, що поступово опановувала нас, і фізична втома, що за хвилину перед цим здавалася непереборною. Все це немов рукою зняло. Замість того, щоб здаватися далекою й недоступною, як південний полюс, Маленька Америка, немов чарами, наблизилася до нас. Передбачення перемоги і незвичайна бадьорість охопили нас. Я спостерігав те ж саме явище на футбольних змаганнях, коли занепала духом команда, що явно йшла до поразки, завдяки щасливому повороту долі опинялася біля самісінького гола противника і починала грати зовсім по-іншому, немов уся наелектризована психологією перемоги. І ось у цій далекій всіма забутій льодовій пустині, де природа невблаганно відмовлялася нам допомагати, повторилось те ж явище. Нам загрожувала поразка, вона була так близько від нас, що мені навіть не хочеться про це згадувати; але раптом все змінилося, нас окрилила незвичайна сила, яка може бути визначена двома словами, на жаль заялженими і опошленими людством—віра в успіх.

БОРОТЬБА ЗА ВИВАНТАЖЕННЯ

Ми не могли поскаржитися на відсутність товариства. Не зважаючи на гуркіт, що супроводжував вивантаження, нас не переставали відвідувати пінгвіни, які часто цілими зграями з'являлися біля кромки льоду і з неприхованою цікавістю стежили за нашою роботою. Королівські пінгвіни заввишки в 1—1¹/₄ метра з бундючною поважністю державних сановників ходили по льоду, зрідка подаючи голос, немов викрикуючи якісь накази. В своїх чорних фраках, жовтих жилетах і з оранжевими дзьобами вони являли собою красиву картину. Коли їм дошкуляв голод, вони пірнали в льодову воду, шукаючи рачків, і плавали з дивовижною грацією і спритністю, швидко помахуючи крильцями. Коли бачиш, як вони незграбно ходять по суші і разом з тим плавають у воді з легкістю риби, важко повірити, що ці найдавніші з птахів колись могли літати!

Комічні, невеликі пінгвіни Аделі були нашими постійними супутниками. Їх цікавість не знала межі і часто, на жаль, була причиною їх загибелі. Хоч ми й старалися їх відігнати, та все ж деяким з них іноді вдавалося близько підкрастися до собак, які очевидно їх дуже цікавили. Часом вони підходили потай, нахиливши голівку набік, а іноді налітали дуже рішуче, пронизливо вигукуючи страшні загрози і войовничо помахуючи крильцями. Такі візити звичайно кінчалися похороном, бо коли собаки нападають, вони нападають як слід. У нас було багато таких трагічних випадків, бо пінгвіни Аделі хоч і здавалися розумними маленькими створіннями, але ніяк не могли зрозуміти, що собака для них—синонім смерті. Одного разу я бачив, як один маленький пінгвін напав на запряжку, що складалася з дев'яти лайок. Його встигли вирвати з собачих кігтів, але вдячності він не виявив. Коли його відпустили на безпечному віддаленні від собак, він набрав такого зухвало-гордого вигляду, немов він тількищо здобув блискучу перемогу.

Пінгвіни Аделі відзначалися цілковитою безстрашністю, що вражає в таких диких істотах. Відсутність страху очевидно пояснюється тим, що протягом багатьох століть у пінгвінів на суші не було ворогів, крім буревісників, які нападають на їх пташенят.

Береговий лід ряснів тюленими. Бувши діаметральною протилежністю життєрадісним пінгвінам, ці ліниві створіння більшу частину часу спали біля ополонки. Ми зустрічали два типи тюленів—крабоїда і тюленя Ведделя. Шкура крабоїда світлокоричневого кольору, блискуча у молодих тюленів і зовсім біла у старих самців. Завдовжки вони доходять до 2—3 метрів. Тюлені Ведделя значно більші за крабоїдів, і їх товста шкура вся в чорних й сірих плямах. І ті й другі—дурні й нецікаві тварини, але вони йшли на їжу і для собак і для нас самих, і через те ми ніяк не гребували їх товариством.

Тюлені Ведделя теж не боялися людини. Коли до них підходили з обережністю, вони на мить розплющували сонні очі, а потім знову засипали. Коли ж їх пробували розворушити, тикаючи в них лижними палицями, то вони іноді так страшно ричали, що спочатку деякі з наших мисливців квапливо тікали, поки не переконалися, що це лише пуста загроза. Крабоїди були хоробріші, і одного разу я був свідком смертельної сутички між одним з них і двома ескімоськими собаками. Собаки сильно насадили на тюленя, але він не здавався. Він спритно вів атаку, втягаючи голову, коли нападали собаки, і блискавично витягаючи її для відповідного удару. Шкура крабоїда дуже потерпіла, але й собаки вийшли з бою сильно пораненими.

Протягом літніх місяців Китова бухта служила місцем збору китів. Часто можна було бачити, як вони в великій кількості пірнали в водах бухти, знімаючи навколо себе величезні фронтани бризок і збиваючи міняві хвилі ударами хвостів. Іноколи з'являлися мстиві косатки¹. Їх потворні морди і зловісні трикутні плавці викликали жах і огиду. Нас косатки не займали. Але безліч глибоких, напівзагоєних ран на тілі тюленів говорили про те, яким небезпечним ворогом є косатка для цих слабо захищених тварин.

Після дводенної перерви, викликані страхенням штормом і сніжною пургою, ми знову старанно взялися до вивантаження. В ці дні шторм лютував з такою силою, що наші п'ять якірних тросів, укріплених на льоду, були в постійній небезпечі. Крім того кораблеві весь час загрозували

¹ *Orca gladiator*—морський ссавець з отряду китоподібних. *Прим. ред.*

плавучі льодові поля, що входили в бухту з північного заходу, а кілька разів поблизу з'являлися важкі айсберги, які тільки завдяки підводним течіям, що відносили їх, не зіткнулися з „Сіті“.

Проте буря вщухла так само раптово, як і почалась, небо очистилося і незабаром наші іздові собаки, що відпочивали під час пурги в наметах Маленької Америки, примчали на корабель, повні сил для нової роботи. Каюри принесли нам приємну звістку, що стіни головної будівлі вже зведені і витримали шторм. Вони казали, що дах передбачалося покласти в цей день, дев'ятнадцятого, після чого мали підняти американський прапор. Що б не трапилось, цей будинок відтепер повинен служити пристановищем для тридцяти чоловік. В той час в Маленькій Америці працювали: Гулд, Балкен, Хемп Крі, Мек Кінлей, Девіс, Тедді Байер—інженер „Сіті“, Джім Феурі—пожежник, і „Чіпс“ Гулд—тесляр. Байерові і Феурі припала неприємна робота поставити три радіощогли, кожна заввишки в 20 метрів. Для складання веж через руки цих людей повинно було пройти чимало залізних виробів—і це при антарктичних температурах повітря!

В ці дні ми вивантажували переважно наукове устаткування. Вантаж був громіздкий і важкий, але наша експедиція переслідувала наукові цілі, і через те я вирішив що б там не було вивантажити на берег увесь науковий інструментарій. Льотчикам було доручено спустити на лід літак Ферчайльда і привести його в льотну готовість. В неділю 13 січня ящик з літаком був уже на льоду, і його почали розкривати.

— Через 48 годин літак буде літати в повітрі,—пообіцяли мені льотчики.

З цього ж дня був запроваджений режим економії. Так звані предмети розкоші, як, наприклад, масло, цукор, варення й т. д. і т. п. були нормовані і стали видаватися в обмеженій кількості. Загалом кажучи, в нас було цілком досить харчів, але я передбачав можливість нестачі цих продуктів, якщо ми їх будемо нерозумно витратити. Хоч свіжого м'яса у нас було досить, Теннант продовжував годувати нас китовим і тюленьним м'ясом, і треба сказати, що декому ця їжа подобалась. Мушу признатися, що м'ясо старого кита в старого тюленя Ведделя зовсім не відповідало моему смакові, але м'ясо молодого кита і краба да було цілком їстівне і нагадувало яловичину. Багатьом учасникам дуже подобалися смажені пінгвіни. М'ясо пінгвінів дуже темне й жирне, але смаком зовсім не подібне до птиці, яку ми їмо в цивілізованому світі; мені воно трохи нагадувало м'ясо кайри, яка зустрічається далеко на півночі в Арктиці.

Для зменшення витрати вугілля, що й далі було нашою великою турботою, ми прикрили холодильник на „Сіті“ і стали просто підвішувати м'ясо на снастях. Якось безглуздо було користуватися штучним холодильником, коли найбільший у світі холодильник був у нашому необмеженому розпорядженні!

В неділю ми досягли рекордної цифри розвантаження— на берег було вивантажено 7,5 тонн вантажу.

Другого дня була одержана телеграма, яка повідомляла, що „Боллінг“, взявши на борт весь призначений для нас вантаж, включаючи 34 000 літрів авіаційного бензину, виїшла з Дунедіна і тримає курс на південь.

Це плавання було цікавим експериментом, воно повинно було дати відповідь на питання, чи може таке невелике стадеве судно навіть у сприятливу пору року бути переможцем у поєдинку з паком?

Вівторок, 15 січня. Китова бухта.

Сьогодні ми цілком нагороджені за все, що перетерпіли протягом свого 9 000-мильного плавання з Сполучених Штатів. Ми зробили сім невеликих польотів на „Ферчайльді“ і фактично поклали початок нашій програмі відкрить.

Льотчики виявили себе над усяку похвалу. Протягом останніх трьох днів вони працювали, як в'ючаки, збираючи літак до польоту. Ящик, у якому був літак, підняли з корабля лебідкою і поставили наполовину на фальшборт і наполовину на штабель дощок, укладених на крижину. Потім його з великими труднощами спустили на припай.

Робота була дуже тяжка, бо стояла морозна погода, а щоб відгвинтити болти і зняти всі пристосовання, довелось працювати голими руками. Нарешті стінки ящика розпалися, крила були поставлені на місце, і механіки Демас і Бєбіє змастили і привели до ладу мотор. Машина була готова до пуску о 2 годині ночі.

В середині наших приготувань знялася пурга, і на береговому льоді показали розколини. Треба було поспішати з доставкою на бар'єр, щоб не віддавати машину небезпечі бути винесеною в море на відламаній крижині. Але, поки ми обговорювали питання, як краще перекинути літак, сніжні хмари розтанули, небо прояснилось і знову встановилась тиха погода.

Крапля нагрітого мастила в мотор, полум'я нальнижа, кілька оборотів стартера—і машина загула під руками Балкена.

Балкен пустив машину в пробіг, на кілька метрів по льоду, щоб випробувати лижі, а потім передав керування Паркерові, якому було обіцяно перший польот. Знаючи, як

часто забувають механіків, від яких у значній мірі залежить кожний польот, я дозволив їм летіти як „першим“ пасажирам.

Рот супроводив Паркера в першому польоті. Сміт узяв Бебіє і Демаса для другого польоту. Літак кожного разу дуже швидко підіймався з льоду—за 15 секунд по секундоміру. Потім Балкен і Джун зробили триваліший польот, щоб випробувати радіо і льотні якості літака. Машина, за їх словами, була в цілковитому порядку.

Хотілося скористатися з чудової погоди, тому я попросив Джуна й Сміта приготувати літак для невеликого рекогносцировочного польоту. (Я забув згадати, що Балкен узяв Оуена і Тедді Байера для недовгої четвертої мандрівки в повітрі).

Ми стартували о 3 г. 45 хвилин. Повітря було чисте—і приблизно на 50 миль була гарна видимість. Через деяку нерівність припаю лижі йшли з поштовхами, але мотор в 425 к. с. одразу підняв легкий вантаж, і зараз же ми опинилися на грані невідомості.

Під нами розстилався на південь бар'єр, і куди б не глянуло око, ми бачили лише сніг, сніг повсюди, тільки позад нас синьо-зелені води моря Росса переливалися й блискували на сонці. „Сіті“ здавався іграшковим кораблем з чорною зубочисткою замість щогли, що стирчала на снігу. Оранжеві стіни будинка в Маленькій Америці ледве підвищувалися над снігом, а санна дорога—тонка, нерівна лінія, прокладена під час багатьох поїздок на собаках,—звивалася впоперек бар'єра від табору до корабля.

Відсутність зорової ясності від дії світла на сніг була надзвичайно неприємна. Замість горизонту в далині виднілось щось розпливчате. Керувати літаком при таких умовах було далеко нелегкою справою.

За кілька хвилин польоту ми вже були над просторами, яких ще не бачила людина: кручі бар'єра заховали їх від Амундсена і його супутників.

На західній стороні бухти, недалеко від гавані Флойда Беннета, ми відкрили нову гавань, завдовжки приблизно в 3 милі. На той час наші компаси, в наслідок близькості магнітного полюса, почали давати сильну девіацію. Це викликало цілий ряд спогадів. По мимовільній асоціації ми згадали, яких труднощів зазнав Кларенс Чемберлін з своїми компасами під час навколосвітнього польоту, і це навело нас на думку назвати нову гавань на його честь—гаванню Чемберліна.

Ми тримали курс на південь; під нами нескінченною смугою тягнувся бар'єр. В кількох милях ліворуч—я боюсь назвати точне віддалення, бо в повітрі це дуже важко зро-

бити, виднілася широка гряда тиснення, що перетинала бар'єр і простягалася, очевидно, не менш як на двадцять миль у довжину. Це—ще один доказ існування тут схованої суші, що перешкоджає північним зсуванням бар'єра.

Досить було одного погляду на кабіну, щоб переконалися, в якій неймовірній тісності ми були. Широкоплечий Сміт, здавалось, заповнював собою половину передньої частини літака. Джун, займаючи чимало місця у своїй великій хутряній шубі, сидів біля радіо і перемовлявся з радистами на „Сіті“. Підлога вся була закидана найрізноманітнішим приладдям—тут були і нарти, і спальні мішки, і досить харчів, щоб прогодувати трьох чоловік протягом місяця, і невеликий примус, і ручний радіоапарат. Все це було необхідне на випадок вимушеної посадки, але дослідник, що хотів оглядати місцевість, почував себе дуже незручно.

Зробивши кілька миль у південному напрямі, ми повернули на захід і летіли близько 15 миль паралельно краю бар'єра. Приблизно за 30 миль на захід від Маленької Америки ми помітили невелику затоку, що простягалася на північ і на південь. Ми полетіли над нею, і перед нашими очима відкрилося чудове видовище. Гирло затоки з сходу і з заходу було облямоване сліпучо білими кручами, які підносилися до висоти понад 30 метрів над водою. В цьому місці ширина затоки дорівнювала приблизно 500 метрам. За милю від входу починався береговий припай, який з висоти нашого польоту здавався рівним і гладким, як поверхня відполірованого стола.

В кількох милях від кромки припаю затока трохи звужувалась і вигиналась на південний захід. Для кращого обслідування цього утворення ми трохи знизились і раптом побачили сотні тюленів, що лежали уздовж пасма торосів. Наш мотор, очевидно, страшенно шумів, бо звірі, немов змовившись, всі разом підвели голови і дивилися на нас. На мить затока оживилась: по льоду в усіх напрямках заворушилися чорні фігурки; частина тюленів, рятуючись від небаченого гудучого птаха, скотилася в чорні ополонки і зникла. Але решта, бачачи, що нічого страшного не сталося, лишилися спокійно лежати і, очевидно, знову заснули; в усякому разі на нас вони більше вже не глянули жодного разу.

Затока знову повертала на південь і через кілька миль клиноподібно закінчувалась. В цьому місці вона була забита величезними розламаними брилами льоду, немов якась могутня рука з силою розкидала їх навколо. Далеко на південь бар'єр підіймався все вище й вище, поки, здавалось, не досягав висоти в 70—100 метрів.

По мимовільній асоціації я згадав свій атлантичний

польот 1927 р., а також людину, що перша, сама, перелетіла океан. Я відзначив положення затоки на карті і назвав її затокою Ліндберга.

Спокуса продовжувати наш польот все далі й далі, шукаючи нових пейзажів, була дуже велика. Головна принадність досліджень з повітря полягає в тій швидкості, з якою відбуваються відкриття невідомих просторів. Завжди здається, немов щось нове, можливо найважливіше чекає тебе спереду за недалеким горизонтом.

Але полярні краї можна підкорити собі тільки терпінням. Мене трохи турбували різкі відхилення компасів, крім того я вважав, що нашим пілотам треба краще ознайомитися з своєрідними умовами антарктичної видимості, перш ніж розпочинати довші польоти, тому я запропонував Смітові повернути назад.

На півдорозі до бази спинився мотор. Сміт марно орудував насосом, а потім, м'яко плануючи, спрямував літак до бар'єра. Посадка, що мала відбутися, не пробуджувала в нас, м'яко висловлюючись, ні найменшого захоплення. Поверхня льоду була надзвичайно нерівна, і коли б ми пошкодили літак, дорога назад обіцяла б нам мало хорошого. Крім того, як безглуздо було б опинитися в стані рятованих і тим самим послабити або зірвати в цей критичний момент наші операції по вивантаженню!

Однак Сміт вирішив спробувати, чи не вийшов бензин в одному з бокових резервуарів, і швидко відкрив потрібний клапан. Літак так сильно клюнув носом, що мало не



Пінгвіни знайомляться з ескімоськими собаками



Собаки на відпочинку

перевернувся, а через мить знову почулося заспокійливо-впевнене й плавне гудіння мотора.

Коли ми наблизилися до бухти, я побачив, що умови видимості значно погіршали. Морський туман затемнював поверхню бухти, а через неясне світло, що блимало на снігу, було дуже важко визначити висоту польоту.

А проте Смітові вдалося надзвичайно спритно спланувати; він спрямував літак до такого місця, де вода плескалася об кромку берегового припаю, в потрібний момент вирівняв машину і сів на лід майже без єдиного поштовху.

Наприкінці не можу не сказати, що сьогодні я відчуваю себе цілком задоволеним. Ми привезли літак з помірної смуги, зробили з ним довге плавання через тропіки, збрали його і випробували в польоті над полярною областю, і все це обійшлося без аварії. Протягом кількох годин було обслідовано 1 200 квадратних миль невідомого простору— пішоходові довелося б витратити на подібну подорож багато тижнів.

Я ніяк не можу згодитися з тими, хто заявляє, що авіація нічого не зможе досягти в Антарктиці. Навпаки, я більш ніж будьколи переконаний, що вона досягне дуже багато.

Найцікавіші й найважливіші відкриття чекали нас на сході. За скелястими аванпостами Землі короля Едуарда VII і неясними обрисами невеликих гір Олександри, які Скотт

встиг помітити з палуби „Дісковері“ в 1902 р., перше ніж натиск льодового паку відігнав його назад, лежать тисячі й тисячі квадратних миль, які досі були недоступні людському оку і на які ніколи не ступала нога людини. Те, що там є, може являє собою найбільш захоплюючу, досі не розв'язану географічну проблему, яка береже ключ до розгадки головної антарктичної таємниці і є метою нашого прибуття на цей далекий суворий материк—проникнення туди, куди людству ще ніколи не вдавалося проникнути. В останні роки і Шеклтон і Амундсен спрямовували свої судна в суцільні льодові поля, що охороняли берег, але щоразу повинні були відступати перед ударами паку.

— Ці неусмиримі страшні льоди сильніші за людську відвагу¹,—сказав Шеклтон, і це визнання одного з найвідважніших людей, що будьколи приймали виклик природи, показує, як запекло і невблаганно Східна Антарктика оберегає свою таємницю. Тепер же, окрилені вірою в літак, ми прийшли сюди, щоб стати до бою з стихією. Переконали, що в небі лежить дорога до відкриття, я горів нетерпінням довести, що там, де наземний транспорт зазнав поразки,—переможе авіація.

Наступного дня, в середу, 16 січня, ми полетіли на „Ферчайльді“ до Маленької Америки. Мені не хотілося піддавати літак дальшій небезпеці, лишавши його на плавучому береговому льоді, який під впливом сонячного проміння починав ламатися. На базі робота кипіла. Два будинки були вже збудовані, третій почато, і на всій ділянці панувало почуття безпеки і навіть затишку. Гулд і Мек Кінлей до справи взялися всерйоз і чудово з нею справлялися. Ящики з спорядженням і харчами стояли в повному порядку, акуратними рядами, і було точно відомо, де лежить кожна річ. Не зважаючи на те, що ми поспішали, якість роботи не знизилась. Собачі запряжки робили на цей час у середньому два маршрути на день з вантажем від 350 до 500 кг в один кінець; лише той, хто мав справу з їздовими собаками, може зрозуміти, яке це було навантаження.

Стежачи за роботою наших собак, що мчали до Маленької Америки запряжка за запряжкою, з навантаженими догори санками, я цілком згоджувався з Кнудом Расмуссоном, який одного разу сказав: „Я дякую долі за те, що народився в таку епоху, коли полярні собачі запряжки ще не застаріли“. Коли б не собаки, спроба підкорити Антарктику з повітря неминуче мала б закінчитися невдачею. 17 січня одна запряжка Уолдена, що складалася з 13 со-

¹ Шеклтон. „Серце Антарктики“.

бак, перевезла на базу близько 2000 кг запасів з корабля, зробивши дві подорожі по 16 миль кожна. Уолденівська запряжка була головною опорою нашого транспорту. Бачачи Уолдена, що поспішав по льоду за своїми важко навантаженими санками і випереджував молодих каюрів, важко було повірити, що він уже стара людина. Йому було 58 років, але він мав енергію і силу волі, властиву молодості.

Наш санный транспорт відзначався великою різноманітністю. У нас були різні запряжки. Найбільша, Уолденівська, складалася з 13 собак, а найменша—всього з 4 собак. Вага кожного вантажу залежала від кількості собак у запряжці; як правило, на кожную собаку в середньому припадало близько 75 кг вантажу. Під час вивантаження наш наземний транспорт складався з таких запряжок:

Каюри—Квін Блекберн, Кріс Бротен, Джек Берсей, Фредерік Е. Крокет, Джо Де-Ганаль, Едуард Е. Гудель, Паул Сейпл, Джордж Торн, Норман Д. Воґан, Артур Уолден.

Вожаки—Холі, Мус-Мос-Мойс, Ст.-Люнер, Куімбо, Терфор, Бізард, Піт, Тікл, Дінні, Чайнук.

Артур Берлін чергувався з Блекберном і Сейплом. З перерахованих людей Блекберн, Бротен, Де-Ганаль, Сейпл, Берлін і Торн ніколи раніше не керували собачими запряжками. Собаки були не набагато досвідченіші; три із зазначених вище вперше були вожаками.

Вивантаження вимагало такої напруженої роботи, що я став побоюватися за стан наших собак і звернувся в Нью-Йоркську контору з проханням вислати додатково ще 20 штук. У відповідь ми одержали телеграму, що собаки будуть послані з Аляски з таким розрахунком, щоб прибути в Дунедін до відплиття „Боллінг“ в її другий рейс на південь. Собак мав супроводити досвідчений каюр Аллан Іннес-Тейлор.

Знаючи, що після прибуття „Боллінг“ нам доведеться зосередити всі свої зусилля на її розвантаженні, я вирішив спробувати зробити польот на схід до приходу судна. В четвер Балкеґ і Джун, готуючись до польоту, оглянули „Ферчайльд“ від хвоста до носової частини, перевірили мотор, радіо і всі частини. При сприятливій погоді я гадав вилетіти протягом 48 годин. Але Хейнес, наш „майстер погоди“, заперечливо похитав головою:

— Ви будете по вуха в снігу,—сказав він нам.

Його пророкування збулося. В п'ятницю, вісімнадцятого, весь день віяв страшений вітер і йшов сніг, але, не зважаючи на негоду, робота по розвантаженню провадилася з звичайною старанністю. Собаки пробивалися крізь пургу і снігові замети і перевезли до вечора на базу сім тонн вантажів. Таким чином за час з 31 грудня було перекинуто

з корабля понад 100 тонн вантажу без єдиної втрати в дорозі.

Цей період ознаменувався двома пригодами.

Перша викликала велике хвилювання. Капітан Броун повідомив по радіо, що „Боллінг“ терпить великі труднощі: море надзвичайно бурхливе—і вода заливає палубу. Минулої ночі море так хвилювалося, що він боявся втратити весь палубний вантаж. Він просив встановити з ним спеціальний радіозв'язок о 3 годині ночі для передачі аварійних телеграм. Проте хвилювання незабаром уляглося, і наступна телеграма говорила про те, що безпосередня небезпека минула.

Другою пригодою, мабуть, найсумнішою за весь час нашого перебування в Антарктиці, була загибель Чайнука, знаменитого вожака Уолдена. Чайнук був гордістю Уолдена; це була безумовно незвичайна собака. Її привезли в Антарктику вже старою, занадто старою для важкої, безперервної роботи, тому Уолден використовував її як товкача-„ударника“¹, підпрягаючи в запряжку, коли дорога була особливо важка. Тоді благородне серце цієї незвичайної істоти перемагало старість, і Чайнук тягнув санки з силою трирічного пса. Почуття глибокої і ніжної взаємної приязні існувало між Чайнуком і його хазяїном, вони чудово розуміли і знали один одного. Уолден любив говорити, що йому ніколи не доводилось давати Чайнукові будь-який наказ,—собака завжди точно знала, що треба робити.

Через кілька днів після свого дванадцятиріччя Чайнук зник. Всі наші розшуки як на базі, так і біля корабля, ні до чого не привели. Без сумніву, він утік один. Деякі з нас висували романтичну версію, за правильність якої я не ручуюся, що він покинув нас, відчувши, що працювати більше не може. В усякому разі він безслідно зник, і тіло його не знайшли.

Ймовірне пояснення його зникнення прийшло наступної весни, коли Девіс, під час своїх наукових робіт над дослідженням розколин в околицях Маленької Америки, знайшов на виступі однієї з розколин, приблизно на глибині десяти метрів від поверхні бар'єра, відбитки собачих лап. Сліди були наполовину покриті сніжними кристалами, але Девіс вважав, що собака прожила там кілька днів. Стіни розколин були покриті невеличкими ривчачками, немов тут дряпалася собака, при чому деякі з них доходили до висоти людського плеча. Чи видряпав їх Чайнук, чи інша

¹ Ударник, ударна бригада („shock troop“)—вирази, що здобули права громадянства в англійській і американській літературі. *Прим. ред.*

собака—вияснити не вдалося. Все це надзвичайно засмутило Уелдена, який обов'язково хотів поховати Чайнука в збруї.

В суботу буря продовжувала лютувати з неменшою силою, завірюха біла по обличчю, руки дерев'яніли. Не зважаючи на це, каюри продовжували стійко додержувати розвантажувального плану і перевезли в цей день на базу 11,5 тонн вугілля в мішках, що було рекордною цифрою. Я з тривогою стежив за погодою і жадав сонця.

Справжні морози повинні були настати не раніше квітня. Це мало певне відношення до наступного польоту і ось з яких міркувань: коли б нам вдалося зробити польот на схід протягом найближчих кількох днів і коли б довелося зробити вимушену посадку не далі 200 миль від бази, ми могли б дійти пішки додому без надмірних труднощів.

Наступне прибуття „Боллінг“ висувало нові завдання. Було цілком очевидно, що розвантажити її треба буде значно швидше, ніж „Сіті“, бо корабель мав зробити ще один рейс між Дунедіном і Маленькою Америкою. Не кажучи вже про обмежений час для стоянки судна в Китовій бухті, важко було припустити, що як люди, так і собаки, зможуть довго витримувати напруження щоденної 32-мильної їзди з дуже важким вантажем.

Єдиний вихід з цього стану полягав у тому, щоб примусити „Боллінг“ якимнебудь чином підійти до краю бар'єра і там її розвантажити. Треба було докласти всіх зусиль, щоб цього добитися, звичайно, при умові, що корабель не буде надто ризикувати.

У неділю ввечері, близько одинадцятої години, ми вирішили скористатися з трохи прояснілої погоди, щоб зробити обслідування низького берега бар'єра. На південь, недалеко від північної кромки припаю, бар'єр положисто спускався майже до рівня моря, при чому в напрямі до бар'єра йшла ополонка, приблизно в милю завдовжки. Але лід, що відокремлював нас від ополонки, був ще надто міцний, щоб можна було ввести в цю ополонку „Сіті“, тому ми, Оуен, Стрџм, Паул Сейпл, Джон Сеттон і я, проїхалися туди в невеликому моторному човні.

Продовжував йти сніжок, і небо було затягнуте хмарами. Ми пливли уздовж кромки припаю, тримаючи курс на схід. Шум нашого мотора віддавався безперервною луною в кручах бар'єра. Підводні язика блакитного льоду торкались корпуса судна, а великі крижини, що відкололися, вільно плавали за вітром і течією, заважаючи нам. Обережно лавіруючи, ми дійшли до такого місця, звідки ясно вимальовувались кручі бар'єра, що димилися в тумані, а також шарувата лінія снігу, що темним поясом облямову-

вала їх. По пощербленій, нерівній поверхні видно було, де відкодолися від неї великі шматки, а в деяких місцях льодові виступи зловісно звисали, оповідаючи про нестійність бар'єра. Не наважуючись підійти ближче до берега, бо бар'єр міг кожної хвилини привітати нас небезпечним льодопадом, ми повернули човен на південь і на протязі приблизно милі пливли по ополонці, поки нам не перепинила дорогу стіна міцного берегового льоду.

За півмилі від нас бар'єр знижувався майже до рівня припаю, з яким з'єднувався міцним сніговим валом, що положисто підіймався до його кромки. Тут було ідеальне місце для розвантаження „Боллінг“, але питання полягало в тому, як підвести сюди судно. Досить було повертового огляду, щоб переконатися, що смуга надзвичайно міцного і щільного льоду, що відокремлювала нас від припаю, не може бути зламана кораблем. Треба було терпляче ждати, поки сама природа змилується й розчистить нам дорогу.

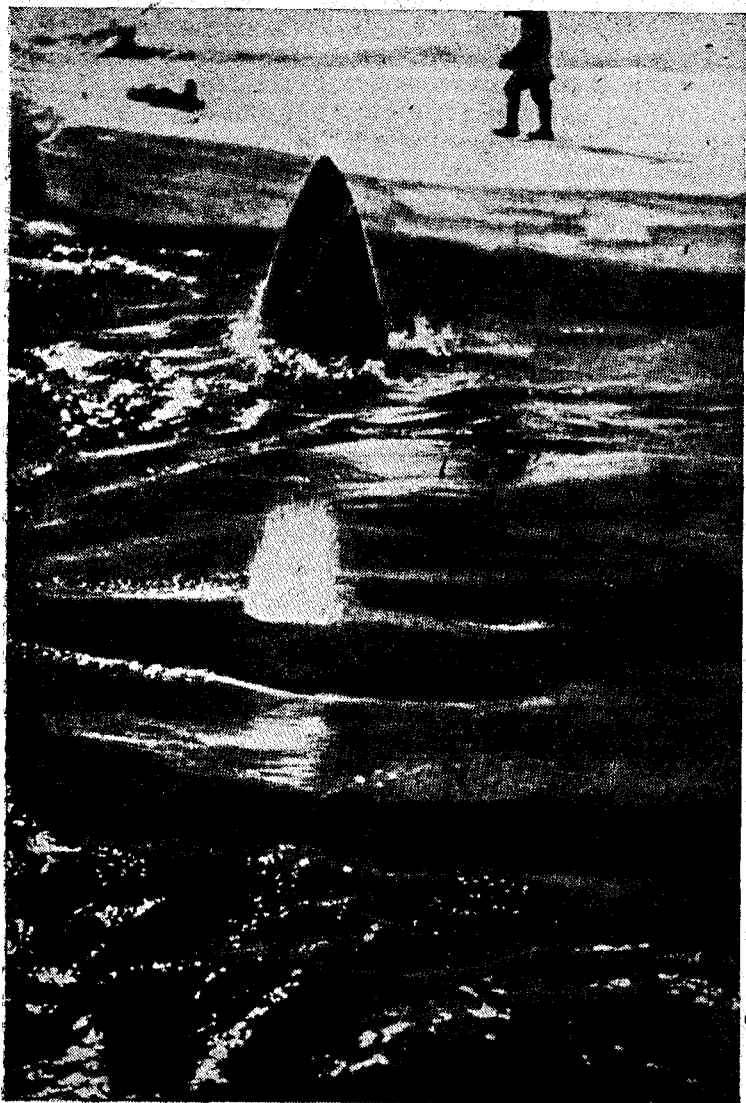
В цей час мотор човна, який уже всю останню частину дороги працював погано, раптом зовсім спинився. Не зважаючи на всі зусилля Сейпла і Сеттона, мотор відмовився працювати; ми дістали весла і взялися гребти до корабля. Однак це була така важка справа, що ми вирішили знову спробувати пустити мотор в хід. Цього разу щастя нам усміхнулось, мотор весело загув, і ми скерували човен назад по ополонці.

Коли ми були вже біля виходу, один з моїх супутників крикнув, що поперед нас, приблизно за чверть милі, показався плавець кита. Ми глянули вперед і побачили безліч фонтанів сіруватих бризок, які то з'являлися, то зникали; потім з води виринуло довге біле тіло, за ним друге, третє...

Незабаром ми побачили зловісні, чорні, трикутні плавці і потворні морди; помилки бути не могло—то були косатки. Хоч я і не вважаю себе за нервову людину і слабо реагую на всілякі страшні оповідання про поведження деяких хижаків, проте повинен відверто признатися, що несподівана поява цих огидних істот справила на мене дуже неприємне враження, і я зараз же ясно зрозумів, який німецький наш човен.

З облич моїх товаришів можна було легко догадатися, що вони теж не раділи.

Я був у цей час біля стерна і, вирішивши, що обережність часом похвальніша за відвагу, скерував човен до припаю, сподіваючись знайти зручний виступ міцного льоду, де ми могли б висадитися. В той же час я пильно стежив за косатками, що наближались. Повільні, обмірковані рухи їх зачаровували мене, як змія, кажуть, зачаровує свою здобич.



Кити пірнають

Вони підпливали все ближче, ближче, і над поверхнею води то показувались, то зникали їх блискучі жирні спини. Швидкість, з якою пливли косатки, не обіцяла нічого гарного, але заспокоювала думка, що вони повинні були пройти у нас за кормою, коли б держалися попереднього шляху. Але, коли віддалення, що відокремлювало нас від них, було вже зовсім незначне, вони раптом швидко змінили напрямок і рушили прямо на човен. Розуміється, ми вирішили, що вони нас побачили, і нас охопили важкі сумніви щодо прихильності їх намірів.

Не маючи ні найменшого бажання познайомитися з косатками ні для наукових спостережень, ні з іншою метою, я став поспішно шукати такого місця, де можна було б висадитися. Найближча кромка припаю була за 300 метрів від нас, при чому поверхня льоду була надзвичайно нерівна й порізана. А проте в цю хвилину всякий шматок міцного льоду здавався нам бездоганим. Не чекаючи розпорядження, Сеттон пустив моторний човен повним ходом. Ми щодуху мчали на лід, але косатки, які, здавалось, пливли вдвоє швидше за човен, швидко нас наздоганяли. Я не міг позбутися думки, що один з хижаків, виринувши недалечко від нас, перекине наше суденце.

Косатки з кожною хвилиною помітно наближались, а коротка віддаль, що відокремлювала нас від припаю, немов зростала. Нарешті корпус човна наскочив на потоплений язик льоду і різко вдарився об кромку. В одну мить човен опустів—переконаний, що жоден човен у світі не спорожнявся так швидко, як наш. Вискочивши на лід, ми обернулися: косатки були вже не далі 5 метрів від того місця, де ми стояли. Ще один стрибок—і вони наздогнали б нас. Ми квапливо витягли револьвери—потім я зміркував, що це був надзвичайно нерозумний жест, бо револьверні кулі ніяк не могли стримати хижаків від їх недобрих намірів. Але косатки пірнули під припай і більше вже не з'являлися.

Трохи згодом ми вирішили знову сісти в човен і повернулися додому без дальших пригод. На кораблі пригода впливла перед нами в смішному світлі і викликала під час вечері загальну веселість. Особливо дісталось бідолашньому Сейплові, який за кілька днів перед цим був призначений помічником наукових працівників з обов'язком вивчати тваринне життя в бухті, і його „перша спроба“ в цьому напрямі стала предметом нескінченних жартів.

Кожний день приносив з собою нові турботи й хвилювання. В понеділок близько полудня подув північний вітер, на морі знялося хвилювання, і незабаром лід, що оточував корабель, розколовся на шматки. В цей час сім собачих запряжок, з них кілька з важко навантаженими санками,

стояли на припаї біля корабля; лід почав ламатися з такою швидкістю, що ми не були певні, чи встигнуть вони своєчасно втекти. Тим часом, на другому місці припаю, де були клітки для собак, на льоду з'явилися розколини. Ми послали кілька санок по клітки, щоб перетягти їх у безпечніше місце, навантажені санки вирядили в Маленьку Америку, одночасно сповістивши по радіо на базу, щоб там затримали всі запряжки аж до повідомлення, що небезпека минула, а з корабля спустили групу людей на берег за льодовими якорями, що були на льоду.

Всі розпорядження давалися з палуби в мегафон, і вони були, треба сказати, цілком своєчасні, бо хвилювання на морі посилювалось, „Сіті“ підкидало на хвилях, і корабель різко бився об гострі крижини. Найміцніше в світі судно не могло б довго витримувати такі поштовхи.

Піднявши льодові якорі, ми взяли курс на захід, сподіваючись, що нам пощастить забрати собачі клітки, але море було надто бурхливе, і ми не змогли до них підійти. Тоді ми повернули на схід і помітили біля колишньої стоянки корабля дві запряжки, що вийшли з Маленької Америки до одержання там нашої радіограми. Каюри незрозуміло чекали нашого повернення. На цей час значна смуга бухти очистилась від льоду, і море трохи заспокоїлось; ми підійшли до припаю і знову ошвартувалися біля крижини. Санки були навантажені і виряджені на базу, але перш ніж повернулися інші запряжки, знову почалося посування льоду, і нам довелося вдруге поспішно вийти в море, щоб не піддавати небезпеці „Сіті“.

Цього разу ми пішли на схід, увійшли в ополонку, обслідувану нами на моторному човні минулого вечора, і кинули там якір. Лід, що оточував корабель, був не дуже міцний, але зате ми були на півмилі ближче до бази, і цю перевагу треба було використати.

Середа 23 січня, Китова бухта.

Тоскно. Цілий день займалися звичайним вивантаженням. „Сіті“ фактично вже розвантажено, і команда користується короткочасним відпочинком, чекаючи прибуття „Боллінг“, коли у всіх нас буде роботи по горло. В понеділок „Боллінг“ увійшла в пак, і, очевидно, без труднощів пробирається вперед. Це надзвичайно приемно!

Четвер 24 січня, Китова бухта.

Виходячи з одержаної нами сьогодні від капітана Броуна телеграми, можливо, що „Боллінг“ прибуде сюди після-

завтра. Треба, що б там не було, знайти для неї місце біля низького берега бар'ера, де вона могла б вивантажитися.

Лід став зовсім крихкий, і нам довелось змінити стоянку корабля. Каюри часто поринали по пояс у м'який сніг, а санки провалювались, при чому їх щоразу ледве витягали. Крижина, що раптово перекинулася під ногами Вогана, скинула його в льодову воду; він схопився за шматок льоду і повис на ньому, поки його товариш, Гудель, не допоміг йому вибратися.

Взагалі можна тільки дивуватися й радіти, що день минув без жодного нещасного випадку.

Мельвіль і Стром зробили мужню спробу пробити дорогу до льодового підніжжя біля низького краю бар'ера. Сьогодні вранці ми були приблизно за чверть милі від нього, а через те, що ополонка, в якій був корабель, трохи поширилась, ми вирішили зламати лід, що відокремлював нас від бар'ера. Ми пішли на південь по ополонці, паралельно бар'ера, і з щогли видно було, що припай на кінці порізаний невеликими смугами чистої води.

Ми скерували в них „Сіті“ і на повному ході врзалися в крижину, але лід тільки трохи піддався. Тоді ми дали задній хід, а потім знову рушили на лід,—і так багато разів підряд. Загалом ми весь день провели за цією справою, при чому з кожним новим ударом „Сіті“ струшувався все сильніше, і зростала небезпека, що корабель буде серйозно пошкоджений. Найважче доводилося вахтовому, що був у спостережній бочці і керував атакою: кожний поштовх відчувався нагорі сильніше і гойдання—дошкульніше.

Кінець-кінцем судно мало не вмерзло в велике поле багаторічного льоду. „Сіті“ врзався в нього з такою силою, що не міг відступити. Довелось висадити частину команди на лід, і тільки завдяки старанній роботі сокирами, пилами й гаками пощастило звільнити корабель.

В розпал бою з льодами з Маленької Америки повернулися собачі запряжки. Ми зробили перерву, щоб навантажити нарти і відіслати їх назад.

Запряжка Джека Берсея стала занурятися в сховану розколину в крихкому льоді. Щоб урятувати нарти з цінним вантажем вугілля, Джек кинувся вперед, упав перед полозками позад собак і повис між санками і краєм розколини. Коли б вага санок була більша, Джек і собаки і санки напевне загинули б. Супутник Джека, каюр другої запряжки, чомусь вирішив, що Берсей просто бавиться, і продовжував їхати далі. На щастя дозорець на „Сіті“ помітив, що з запряжкою трапилося щось недобре, і вислав рятувальну партію. Берсей тремтів від холоду і був у стані повного знеможення. За недодержання правила, за яким запряжки

в дорозі повинні завжди триматися вкупі, супутник Джека був знятий з роботи каюра.

Кінець цього бурхливого дня застав нас за сто кроків від шоложистого берега бар'єра, від якого нас відокремлював великий торос завтовшки в 8 метрів. Ми напали на цю льодову фортецю, разів десять-дванадцять налітали на неї, а потім припинили напад. Вперед ми майже не просунулись, але зате знайшли розколину в торосі, завдяки якій він легко міг попливти, підхоплений течією.

Щодо кількості витраченого вугілля сьогоднішній день нам коштував недешево, але я думаю, що ми зробили правильно. Весь лід порізаний тепер розколинами—і досить тільки повіяти сильному південному вітру, щоб розчистити нам дорогу.

П'ятниця 25 січня, Китова бухта.

Я ніяк не можу діджватися того дня, коли можна буде полетіти до землі короля Едуарда VII. „Ферчайльд“ готовий, але було б нерозумно починати польот, не діставши на це благословення нашого метеоролога.

Ми сьогодні знову пробували радіо, і Хансонові вдалося „розмовляти“ з Фредом Мейнхольцем, начальником радіовідділу газети „Нью-Йорк Таймс“, і з радистом радіостанції в Мессель Року, Сан Франціско. Сигнали посилалися на хвилі завдовжки в 34 метри.

Нема, здається, в світі нічого тяжчого, ніж залежність від погоди. Для польоту все готове: і люди, і спорядження, і літаки, не вистачає тільки гарної погоди. Днями прибуває „Боллінг“, і якщо нам не пощастить вилетіти в найближчі 48 годин, доведеться відкласти польот на невизначений час. Хоч мені й не терпиться зробити польот, проте не можу ігнорувати узаконених традицій. Гарна погода і гарна видимість цілком необхідні. Останнє слово за Хейнесом, а він мене ніколи не підводив.

Субота 26 січня, Китова бухта.

„Боллінг“ прибуває завтра.

Хейнес настроений оптимістично—він гадає, що ми зможемо вилетіти завтра. Приемна звістка!

ЗАВОЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПРОСТОРІВ

Субота 26 січня, Китова бухта.

Як багато несподіваного й цікавого сталося за ті кілька тижнів, що я перебуваю тут, біля кромки припаю, і спостерігаю зміни й примхи цього замерзлого світу,—яке багатство й різноманітність вражень! Це зовсім не той застиглий і нерухомий світ, яким він змальовувався в нашій уяві. Тут усе—рух і зміна. Кожного дня, кожної години змінюються контури бар'єра і припаю, в міру того, як лід ламається і відпливає на північ. Море й вітер, небо й видимість змінюються з різкою швидкістю. Тількищо нас з усіх боків оточували пінгвіни й тюлені, а через мить їх уже нема. Мені здається, в Маленькій Америці нас найбільше здивує відсутність змін.

Але найсильніше враження справили на мене легіони льодових полів і айсбергів, що нескінченними низками проходять повз гирло Китової бухти. Вони приходять із сходу з таємничих, невідомих просторів, іноді спляються біля входу в бар'єр, поки північний вітер не зсуне їх непереборну масу. Ми пильнуємо, щоб нас не затерло між плавучими льодами і припаєм: коли б якийнебудь айсберг насунувся на наш милий старий корабель, від нього лишилися б тільки тріски. Нам доводилось не раз силою прокладати собі дорогу крізь плавучі льодові поля, але, б'ючися з ними, ми мали змогу переконатися, яка різна форма льодових гір, що приходять з країни, в яку ми прагнемо проникнути.

*

Завіса таємниці покривала схід, і ось о 2 годині 53 хвилині, в неділю 27 січня, ми вилетіли на „Ферчайльді“, щоб спробувати наочно побачити, що там є. За первісним планом ми повинні були взяти з собою 2500 кг вантажу, але перед самим польотом зменшили цю цифру на 120 кг, щоб

знизити тиск на лижі. Пілотом був Балкен, а Джун—радіостом. Безхмарне синє небо сяло над нами; температура повітря держалась на кількох градусах нижче нуля. Кращого дня не можна було бажати. Хейнес відвів погляд з своїх карт і, посміхнувшись, сказав:

— Треба сподіватися, що гарна погода продержиться принаймні протягом цілого дня.

Ніхто не міг завбачити, що готувалося в широких льодових просторах сходу, бо погода в Антарктиці раптом різко і непередбачено змінюється, що суперечить усім відомим законам і системам, і не раз метеорологи у відчай підводили руки і визнавали себе переможеними перед її примхами. Але коли я в щонебудь безмежно вірю, так це в прогнози погоди Білля Хейнеса. Коли він нам сказав: „Я думаю, ви можете полетіти“,—я знав, що ми безумовно можемо полетіти.

Через 30 секунд після старту ми вже були в повітрі, а ще через кілька хвилин ми вже не бачили Маленької Америки.

Майже зараз же під нами почалися зовсім незаймані простори. Ліворуч ішла, звиваючись, на північний схід берегова смуга бар'єра, а праворуч до самого горизонту тяглися внутрішні частини бар'єра. Видимість була приблизно на 40 миль.

Зробимо невелику перерву в описі і кинемо побіжний погляд на кабінку. В задній частині її сидів, зігнувшись на спальному мішку, Джун і порався біля радіо. Спереду, біля стерна керування, сидів Балкен. Кабіна була так заважена всяким спорядженням, що я не міг підвестися. Я сидів на примусі, який мені служив стільцем, і працював над картами.

На пульті були звичайні прилади: вказувач крену, курсодержатель, висотомір, спідометр, манометр і т. д. Праворуч від Балкена був ключ радіотелеграфа, на випадок аварії пілот також міг звестися з базою. На спинці його сидіння був встановлений другий компас,—виявилось, що це єдине місце на літаку, порівняно вільне від місцевої девіації.

Загалом ми везли з собою 300 кг аварійного спорядження, необхідного на випадок вимушеної посадки. Речі заповнювали кабінку по нікуди. Тут були дві нарти, два комплекти упряжі, один примус, три спальних мішки, одна пара канадських лиж, три пари звичайних лиж, 18 метрів альпійської вірьовки, льодова сокира, лопата й ніж, бамбукові жердини, намет, портативний радіоапарат, асортимент інструментів для ремонту машини, дві аптечки, пальник і лійка, щоб наливати мастило в мотор, а також гарчі на три місяці для трьох чоловік.

Не була забута й тепла одежа, включаючи п'єкси з гравою сенни, хутряні рукавиці, шерстяна спідня білизна, теплі носки, брезентові плащі й капюшони, які були на нас.

Тут також було і моє авіаційне спорядження. Воно складалося з кількох карт (які не являли великої цінності, беручи до уваги невідомий характер просторів, що підлягали дослідженню), секстана, указувача дрейфу, сонячного компаса, компаса земної індукції і великого магнітного компаса. Я завжди стараюсь якомога краще озброїтися, щоб менше залежати від усякого роду випадковостей. Кожен з цих інструментів міг бути використаний для перевірки іншого. Поки світило сонце, проблема авіації була порівняно проста: можна було перевіряти магнітний компас сонячним компасом, і таким чином не лишалося сумнівів щодо правильності взятого напрямку.

Я вибрав курс прямо на нунатак Скотта, що лежав поперед нас приблизно за 200 миль.

Перш ніж Китова бухта зникла з нашого поля зору в подовженій перспективі, я обернувся, сподіваючись побачити на фоні горизонту щогли „Боллінг“. Але на синіх водах моря Росса, що виблискували на сонці нескінченними діамантовими іскрами, не видно було ніякого руху, крім низки айсбергів.

Через двадцять хвилин ми помітили ліворуч від себе бухту в бар'єрі, а праворуч тяглася довга, глибока розколина і гряда тиску. Це було цікаве відкриття. Без сумніву, бар'єр насунувся тут на сушу, яка перешкодила натискові льоду і утворила бухту.

Край бар'єра незмінно приковував наші погляди. Його високі кручі круті (з висоти польоту вони здавалися невеликими, майстерно вирізаними шматками алебастру, що підносилися над зеленими бархатистими хвилями) простягалися на північний схід з невеликими структурними змінами; зрідка поява великої крижини в відкритому морі з краями, що точно відповідали зубчатій виїмці в бар'єрі, розповідала про розчленування бар'єра і до певної міри пояснювала походження айсбергів, які пропливали повз стянку нашого корабля в Китовій бухті.

Ми летіли на висоті 100 метрів, при чому видимість була ідеальна. Як не дивно, ми не бачили важкого суцільного льоду, що свого часу насадив на кораблі Амундсена, Скотта і Шеклтона, коли вони пробували пробитися на схід. За винятком небагатьох розкиданих крижин і іноді самотнього айсберга, що велично спочивав на синьо-зеленому килимі, море Росса було чисте й відкрите до самого горизонту. Південний вітер виніс тимчасово лід на північ.

Несильний вітер, що дув на висоті нашого польоту

був чудовим товкачем. Ми летіли в середньому з швидкістю, що значно перевищувала 120 миль на годину.

Приблизно через годину після старту ми пролетіли над чудовою бухтою в бар'єрі, гирло якої завширшки доходило кількох миль¹. Довгий, вигнутий язик льоду утворював її західний кордон. Довжина її очевидно дорівнювала чотирьом або п'ятьом милям. З нашої великої висоти бухта здавалась лише незначним, тонко вирізьбленим поглибленням у бар'єрі, але на ділі це було суворе й солідне утворення, оточене льодовими кручами заввишки в 50 метрів, поверхня яких була рівна й гладка, немов обрізана ножем. Багато з того, що вражає спостерігача під час переходів по суші, при польоті справляє куди слабше враження.

Коли ми пролітали над цією бухтою, я собі ясно уявив, яке здивування викликали б її величні обриси, коли б ми раптом побачили її з палуби „Сіті“. Але з літака, через сильно подовжену перспективу, навколишнє сприймається інакше: поле зору таке широке, що предмети на землі зменшуються до своїх дійсно космічних пропорцій, і те, що вирізняється над іншим і вражає, повинно бути справді незвичайним.

Незабаром після того як ми пролетіли бухту, я побачив праворуч від літака, на віддалі багатьох миль, кілька чорних вершин, що підносилися над снігом, а за ними ще одну самотню вершину, яка мене зацікавила. Я відзначив її на карті для наступного дослідження.

На цей час поверхня бар'єра почала поступово підвищуватися, утворюючи собою дуже хвилясту лінію. Безсумнівно, під бар'єром була суша. В міру того, як бар'єр наближався до моря, він ставав все більше порізаним і потрісканим, поки не переходив у суцільну масу розколин, що займали величезну площу. Вони здавались такими неприступними, що можна було з певністю сказати, що жоден мандрівник, хоч би який витривалий і спритний він був, довго не міг би на них проіснувати.

Раптом снігова вершина підняла свою білу голову, і шматок оголеної скелі показався на півночі. Це був нунатак Скотта. Після того як Скотт уперше побачив його в 1902 р., три чоловіка: лейтенант Преструд, Йохансен і Стебберуд з експедиції Амундсена в грудні 1911 р. з неймовірними труднощами дійшли до цієї самотньої верховини. Дивне почуття охопило мене при думці про те, що ось зараз ми летимо до цієї точки з швидкістю двох миль на хвилину, тоді як ці мужні люди тижнями билися, щоб досягти її; ми пролетіли над нунатаком, і через кілька хвилин він сховався з

¹ Цю бухту ми назвали бухтою Холла Фледа.

наших очей, а вони, змучені й перемерзлі, лежали в своєму наметі, захоплені пургою, і Преструд, щоб якнебудь убити час, відміняв російські дієслова.

Залишивши нунатак позад себе, ми полетіли над землею, яку до цього часу ще не бачила людина, і при швидкості свого просування робили обслідування покритих снігом просторів суші до 4000 квадратних миль на годину.

На південь від нунатака пасмо невисоких гір, що тяглося на південний схід, підіймало догори свої білі снігові вершини. Це було те гірське пасмо, яке Скотт назвав горами Олександрі. Вони навряд чи перевищували 500 метрів. Я здивовано помітив, що північні схили деяких гір являють собою оголені скелі; власне кажучи, це були єдині уламки справжньої суші, оточені нескінченними просторами льоду, виявлені з моменту другого відкриття нами острова Скотта.

Починаючи з гір Олександрі, покрита снігом земля (бо під ним без сумніву лежить земля) круто спускалась до моря. Можна було відрізнити схили завдяки добре видимим терасам, які перетиналися великою кількістю розколин.

Тут уже на морі Росса лежав потужний покрив льоду, що простягався на багато миль на північ; на відполірованій поверхні його ми помітили цілий ряд химерних льодових островів, закруглені куполи яких підносились не менше ніж на 30 метрів над загальним рівнем морського льоду. Трохи віддалік ми побачили самотній глетчер, що виблискував наче велетенський голубий діамант, який оточували разючі серед цієї похмурої льодової пустині смуги відкритої води. Тут були наявні численні вказівки на те, що морський лід тут рідко ламався (наприклад, відсутність торосистих гряд і рівна поверхня), і теоретично здавалась правдоподібною наявність на північ суші, яка перешкождала рухові льоду.

Мені хотілося швидше перевірити це припущення, і язнетерпінням дивився вперед, через плече Балкена. В сіру вато-імлістій даліні, де зливався лід з небом, підозріла чорна смуга прикувала мій зір. Але перш ніж я встиг крикнути, Балкен підняв затягнену в рукавицю руку з стерна і вказав на схід. Велика частина горизонту зникла в густому тумані. Ми наздоганяли шторм, який пройшов напередодні над Маленькою Америкою.

Спереду нас напевне ждало важливе географічне відкриття, тому ми вирішили продовжувати польот, трохи збільшивши швидкість руху.

Незабаром показалось типово антарктичне гірське утворення—гора, цілком покрита снігом. Наблизившись до неї на висоті 1000 метрів, ми з здивуванням побачили, що гли-

бока западина, очевидно розколина, відокремлювала це підвищення від Землі короля Едуарда VII. Визначити, чи доходила ця розколина до рівня моря, розуміється, було неможливо. Нам удалося лише в'яяснити, що лід, який простягався на північ від цього утворення, був морським льодом.

Дальші дослідження були припинені, бо почалася снігова хуртовина. Атмосфера навколо нас згустилася, горизонт заслала сірувата густа пелена, і у нас було таке відчуття, немов ми летимо в колосальній посудині, наповненій молоком. При таких умовах у недосвідченого чи небережного пілота літак міг дуже легко врізатися в сніг. Але Балкен пильно стежив за коливанням стрілок приладів і спокійно вів літак правильним шляхом, спритно уникаючи снігових шквалів.

Побачивши на північ трохи проясніле небо, він спрямував туди літак, тримаючи курс через море Росса. При повороті ми побачили в осідаючій імлі червоний диск палаючого сонця.

Нам дуже не хотілося покидати цю цікаву місцевість. Мені здавалось, що через 10—15 хвилин польоту нам удалось би в'яяснити, чи є Земля короля Едуарда VII острів, відрізаний на сході від суші, чи півострів. Але робити було нічого—при тих атмосферних умовах, що створилися, летіти далі було б і недоцільно і безглуздо, і ми хоч-не-хоч повернули назад. Отже ці недосліджені простори продовжували берегти свою таємницю і причислили наші імена до довгого списку тих, кому не вдалося пройти за їх межі ні з півночі, ні з сходу, ні з заходу.

Ми летіли над льодовою поверхнею моря Росса, прямуючи до першої невеликої вершини, яку ми побачили подорожі до нунатака Скотта. Тут Джун подав мені шматок паперу. На ньому була записана телеграма, одержана від радиста з Маленької Америки: „Боллінг підходить“. Одержання цієї підбадьорливої звістки на висоті майже миль над землею серед невідомих, незайманих просторів було одним з найприємніших моментів польоту.

Раптом Балкен повернув до мене голову і підізвав до себе. Я визирнув через ніс аероплана і побачив далеко спереду чудову гірську вершину, з виступаючою оголеною породою. Потім на південному обрії став поступово вимальовуватися цілий ряд таких вершин. Всього ми налічили чотирнадцять гір.

Це було наше перше серйозне відкриття. Обличчя Балкена сяяло від задоволення. Не можна було не оцінити тієї величезної переваги, яку дає літак сучасному дослідникові—адже санки Преструда пройшли всього лише в

кількох милях від цього гірського пасма, але в наслідок обмеженої видимості йому не пощастило його побачити.

Ми наблизились до гір, летячи на висоті в 1300 метрів. Це не було суцільне, структурно спаяне пасмо, а швидше група ізольованих гір, самотніх і суворих, при чому на багатьох виступали слід снігу шматки сірої породи. Найпівнічніша вершина була від нунатака Скотта приблизно за 50 миль. Нас вразила надзвичайно велика кількість оголеної породи, в протилежність нунатаку і горам Олександрі, де такого явища не спостерігалось. В міру нашого наближення сірий колір породи змінювався, поступово переходячи в цікаве коричневе й чорне забарвлення. Я не мав сумніву в тому, що як тільки наш геолог—професор Гулд, довідається про наше відкриття, він негайно захоче полетіти до цих гір, щоб зробити спеціальне дослідження їх структури.

Маючи намір зайнятися попередньою повітряною рекогносцировкою гірського пасма, я був дуже розчарований, коли Балкен передав мені записку, в якій радив повернутися на базу, бо пальне кінчалось. Під час польоту з бензином жартувати не доводиться, тому ми повернули літак в напрямі до Маленької Америки і полетіли додому.

Протягом довгого часу гірські вершини мислено стояли перед моїми очима. Треба було дати їм назви. Я згадав ряд людей, що подали дружню допомогу нашій експедиції. Серед них на першому місці стояв Джон Д. Рокфеллер-молодший. Я назвав гірське пасмо на його честь—горами Рокфеллера. Двом вершинам я вирішив присвоїти імена двох безмежно відданих своїй справі людей, учасників моїх обох полярних експедицій,—теслера „Чіпа“ Гулда і кухаря Джорджа Теннанта. Я ніколи не забуду, що, повернувшись з експедиції до північного полюса, Теннант хотів пожертвувати своєю скромною платнею, щоб допомогти покрити наш дефіцит.

Мої міркування були перервані Джуном, який повідомив мене, що „Боллінг“ прибула і стоїть поруч з „Сіті“. Вдруге Рубікон був залишений позаду, але спереду нас чекала ще важча справа—розвантаження.

Близько восьмої години в далині показала Маленька Америка, і з висоти польоту ми побачили наші кораблі—дві маленькі нерухомі крапки, що стояли біля берегового припаю. Я з задоволенням помітив, що за нашу коротку відсутність бухта значно очистилась від льоду.

По снігу через бар'єр пересувалась собача запряжка. Це Стром, Бротен і Еріксон на моє прохання шукали легший і безпечніший шлях від низького берега бар'єра до бази. Цей шлях вони повинні були позначити прапорами.

Картина невимовної, незабутньої краси супроводжувала

спуск літака. Навколо нас панувала глибока тиша, яку переривало лише гудіння пропелера. Кручі й схили бар'єра ніжно світилися і переливалися всіма кольорами радуги. Нерухомі рожеві й бузкові хмарки прикрашали, немов фриз, прозоре склепіння неба. Айсберги виблискували на морі, обмитому золотом, а на заході велетенські гори підносили до неба багряні вершини в чарівному мареві.

Непередаване очарування лягло на неосяжні льодові простори. Куди не падав погляд — тиша і довершеність! Я зрозумів, чому Скотт, Маусон і Шеклтон уперто поверталися в цю далеку сувору і таку негостинну країну...

Удар лиж об сніг прозвучав різким дисонансом і повернув нас з св ту чудес до дійсності.

Знов почалася спішка. Природа, що так довго ставилася до нас з явною неприхильністю, трохи пом'якшала, і під час нашої відсутності вигнала лід з бухти, залишивши тільки невелику смугу його між кораблями і низьким бар'єром. Льодова атака, яку зробив „Сіті“, не пропала дурно. Капітан Броун повів „Боллінг“, насунувся на рештки льодового поля, і успішно пройшов вперед. Ми кинули якорі біля льодового підніжжя, за 15 метрів від бар'єра. Проти нас бар'єр положисто спускався до підніжжя, так що вантажі з „Боллінг“ можна було перекидати на бар'єр з допомогою лебідки і довгих тросів. Ліворуч і праворуч бар'єр круто підіймався до 20 метрів і більше. Стоянка була як неможна більше, вдала. Санна дорога до Маленької Америки становила всього п'ять миль, і ми негайно взялися до вивантаження.

Понеділок 28 січня, Китова бухта. ♦

Робота кипить. З допомогою блока і канатів вантаж переноситься на бар'єр, звідки його до прибуття собачих запряжок відтягають у безпечне місце. Якщо вдасться зберегти взяті нами темпи, то „Боллінг“ буде розвантажена протягом п'яти днів. Це було б дуже добре, хоч я ніяк не можу собі уявити, як вона зможе зробити другий рейс з Дунедіна в Китову бухту, звичайно, якщо тільки не буде винятково сприятливих льодових умов.

Мене трохи турбує льодове підніжжя, до якого ми пришвартувалися. Я дуже ретельно його оглянув і переконаний, що воно повинно незабаром зламатися. На всякий випадок я зробив розпорядження, щоб запаси й спорядження, вивантажені на лід, були негайно перенесені на бар'єр. Серед них був важкий ящик з двома моторами Фордівського літака.

Капітан Броун витримав справжній бій в льодах. Він каже, що коли „Боллінг“ насувалась на пак, сталеві стінки корабля тремтіли й гнулися. Броун — із тих людей, яких не

лякають труднощі, що стоять на їх шляху. Він швидше розіб'ється вщент, але проб'ється вперед. А проте тепер ми зовсім не хочемо, щоб хтонебудь чи щонебудь розбивалося, а тим більше „Боллінг“!

Вівторок 29 січня

Трапилось те, чого ми найбільше боялися. Сьогодні вранці о 9 годині 30 хвилин лід, до якого були пришвартовані кораблі, зламався. Можна тільки радіти, що ніхто не загинув.

Не можна сказати, що це трапилось зовсім несподівано. Вчора ввечері, коли вивантаження йшло повним ходом, з північного заходу знявся штормовий вітер, який примусив нас припинити роботу. Цілу ніч до нас долітав луною тріск шматків льоду, що відламувалися від бар'єра, і припаю. На ранок вітер вщух, і температура повітря впала на кілька градусів. Бухта була загачена великою кількістю дрібно битого льоду.

Вивантаження продовжувалось з подвоєною енергією. Біля краю бар'єра ми побачили розколину, що поступово поширювалась, і це нас примусило працювати з більшою обережністю і разом з тим з максимальною швидкістю. Серед інших речей на льоду були стандартні частини головної будівлі і крило фордівського аероплана, тількищо вивантажені на берег. „Фоккер“ за кілька хвилин перед цим був піднятий на бар'єр.

На льодовому підніжжі було кілька чоловік. Бебіє і Балкен почали підійматися по схилу, позаду йшов Гудель, а Джун і Демас працювали на льоду. Раптом Демас помітив розколину в льоду буквально між своїми ногами, але перш ніж він встиг вимовити „лід ламається“, ширина розколини вже перевищувала метр.

Тут усе завертілося, закрутілося в запаморочливій поспішності серед абсолютної, моторошної тиші.

Без єдиного шелесту наша тимчасова пристань зламалася біля краю бар'єра, а потім величезне поле льоду піднялося, захиталося і розсипалося на тисячі дрібних шматків. З страшним криком Гудель з усіх ніг кинувся вниз по схилу. Через хвилину весь схил лавиною зсунувся в море. Він відірвав частину бар'єра і розламав льодове підніжжя на три величезних шматки, порізаних розколинами, що тяглися паралельно бар'єру.

Найближчий від нас язик льоду піднявся під натиском великого тиснення, і здавалось, що він ось-ось упаде на корабель. Пролунали різкі гудки сирени, і команді був даний наказ вдягти рятувні круги і віддати швартов, що з'єднував „Боллінг“ з бар'єром. Після цього лід поступово опустився

в море—і безпосередня небезпека, що загрожувала кораблям, минула.

Перед нами була ще одчайдушна робота—врятувати деякі частини літака Форда та інші цінні вантажі, які лишилися на льоду і тепер відносилися поступово течією. Щоб якнебудь добратися до них, наші моряки догадалися перекинути з корабля на крижини стінки ящиків від літаків і таким чином після важкої і впертої боротьби устаткування, що було втекло від нас, було приставлене на корабель.

Метушня потроху стихла, ми зробили огляд вантажів і з великим полегшенням і, відверто кажучи, із здивуванням переконалися, що єдина наша втрата полягала в одному мішку вугілля і кількох порожніх ящиках.

Тепер ми стоїмо біля бар'ера трохи південніше, ніж раніше, і продовжуємо вивантаження. Висота бар'ера тут нарівні з капітанським містком „Боллінг“. Наше місцезонаження далеко не безпечне, але робити нічого—нам нікуди податися.

Треба якнайшвидше вивантажити весь корпус „Форда“. В міру того, як на березі збираються вантажі, ми їх перекидаємо від краю бар'ера приблизно на 100 метрів вглиб країни, а звідти їх уже поступово навантажують на нарти. Одночасно запаси з „Боллінг“ перевантажують на „Сіті“. Мені дуже не хочеться лишати „Боллінг“ у цих небезпечних водах довше, ніж це дійсно необхідно.

Бухта повна крупно битого льоду, і маленьких айсбергів.

*

Робота продовжувалась без перерви протягом цілої доби. Балкен перевіз „Фоккер“ на базу; таким чином два літаки були в безпеці під захистом Маленької Америки. Вивантаження провадилось гарячковими темпами—ми боялися, що в бар'ері знову станеться обвал. Я видав категоричний наказ, щоб люди, які працюють коло виступів, об'язувалися рятівними лініями.

У середу ввечері близько сьомої години незабаром після вечері я радився з Мек Гіннесом у своїй каюті. Раптом до корпусу судна пробігло тремтіння, що супроводжувалося рядом сильних поштовхів, а потім пролунав страшений вибух. Отже—сталось! Бар'ер зламався. Чи не потонула „Боллінг“? На мить серце у мене перестало битися. В такі хвилини думка випереджає події—я собі ясно уявив загибель людей, аварію кораблів і жорстоко обвинувачував себе в усьому нещасті. „Сіті“ різко нахилився на лівий борт—так різко, що, здавалось, він неминуче перекинеться. Я вибіг з каюти і побачив, що „Боллінг“ дала такий же крен на пра-

вий борт. Протягом секунди я був певний, що вона перекинеться, бо я бачив киль корабля, а тим часом крен продовжувався. Нема слів, які могли б передати жах цієї хвилини!

Але поступово „Боллінг“ стала вирівнюватися. В критичний момент канати, протягнуті з „Сіті“, зберегли рівновагу „Боллінг“ і вчинили протидію масі снігу й льоду, що обвалилися на її палубу. Капітан Броун, який був у цей час на „Сіті“, вискочив на поручні і перестрибнув на місток свого корабля. Це був відчайдушний стрибок, але саме такого вчинку й можна було сподіватися від Броуна. Під час небезпеки його місце було тільки на своєму кораблі. Тонни снігу лежали на палубі біля штирборта, чим і пояснювався сильний крен „Боллінг“.

Величезні брили—шматки бар'єра—плавали по воді, льодові потоки все ще скочувалися вниз уздовж стін круч, з шипінням падаючи в море. Обвал стався в такій точці, де бар'єр досягав висоти приблизно 10 метрів, і дуже близько від того місця, де за кілька годин перед цим був вивантажений корпус „Форда“.

Виявилось, що на палубу „Боллінг“ обвалився лише великий уламок льодової гори. Головна частина її вагою в багато тисяч тонн упала в море в кількох метрах від корабля. Таким чином палуба „Боллінг“ стала немовби місцем народження айсберга.

Високо на бар'єрі повисла людина, судорожно вхопившись руками за канат, ноги її безпорадно моталися над безоднею. Я пізнав в ній Харрісона. А в воді, тримаючись за невелику крижину, якій загрожували нові народжені айсберги, борсався другий учасник експедиції. Це був Бенні Рот, що зовсім не вмів плавати, як мені було відомо. Крижина була кругла й слизька, і він не міг міцно за неї вхопитися, вона весь час вислизала в нього з рук.

Чи впав ще хтонебудь у воду? Ніхто не знав. З наказу Мельвіля і Броуна в воду спускали перші шлюпки. В той час як група людей з „Сіті“ і „Боллінг“ поплив а рятувати Рота, доктор Коман, Девіс, Франк, Мек Ферсон, Е. Тоулей і Бенінг, що працювали на бар'єрі, рушили до Харрісона. Здавалось неймовірним, що вдасться рятувати Рота. Його швидко відносило течією, і видно було, що він уже недовго протримається на поверхні... Коли спустили в воду першу шлюпку, в неї вскочило надто багато народу. Хансон, що був на носу, зважився на дуже сміливий вчинок. Зміркувавши, що човну загрожує небезпека перекинутися, він кинувся в льодову воду, бажаючи інших швидше пливати до Рота. Сили Рота приходили до краю. Його задубілі руки зслизали з крижини, а промерзлий важкий одяг тягнув на дно.

Раптом повз „Сіті“ проплив Де-Ганаль верхи на дошці, яка звалилася в море разом з обвалом. Він зіскочив на неї, коли вона підпливла до „Боллінг“, і тепер шалено гріб в напрямі до Рота, лавіруючи між плавучим льодом. Але рятівна шлюпка випередила його; тоді він видерся на крижину, що повільно рухалася, сів, обережно зняв обмерзлі чоботи, обняв руками коліна і, чекаючи човна, спокійно дивився, як рятують Рота.

Чи потрапив хтонебудь у воду? Лофгренові було доручено зробити переклик, і коли виявилось, що всі цілі, почуття невимовного полегшення охопило нас. Цієї хвилини я був найщасливішою людиною на світі.

Харрісона врятували так. Коман кинув йому вірвовку з великою петлею, в яку Харрісон зміг просунути ногу і таким чином послабити напруження рук; потім Тоулей з перев'язаними вірвовкою щиколотками підліз до виступу бар'єра, перегнувся через нього, міцно схопився за руку Харрісона і витяг його цілим і неушкодженим на вершину бар'єра.

Вся пригода зайняла не більше двадцяти хвилин, але здавалось, що минуло безліч годин.

Коли друга рятівна партія повернулася на корабель, я наказав зв'язати тросами обидва судна, і ми стали вивантажувати „Боллінг“ безпосередньо на „Сіті“. Нам пощастило, що обвал стався, коли розвантаження підходило до кінця. Я дав собі слово ніколи більше не спитувати долі і не розвантажуватися на бар'єр. Ми пришвартувалися біля нашої старої стоянки, біля припаю.

В суботу 2 лютого ми закінчили розвантаження „Боллінг“. Таким чином 400 тонн всяких запасів було вивантажено за п'ять з половиною діб. Того ж дня „Боллінг“ вийшла в Нову Зеландію з поштовим прапором Сполучених Штатів, що майорів на щоглі, маючи на борту першу пошту з американської колонії в Антарктиці. Корабель пішов, супроводжуваний нашими найширшими, хоч і дуже слабкими надіями побачити його знову до кінця наступного місяця з останньою партією наших запасів.

Настали тяжкі дні.

Двадцять сім собак ледве перевезли корпус „Форда“ до Маленької Америки; друга запряжка перетягла радіопередатник вагою в 400 кг; а щоб перевезти друге крило літака, довелось запрягти дві запряжки в одні нарти. І ось нарешті полярний літак опинився на базі.

В суботу 2 лютого через сильний північний вітер і хвилювання на морі почалось посування льодів, і нам довелося поспішно знятися з якоря. Часто гострі крижини, підняті хвилею, з грюкотом билися об гвинт, і штурвал

починав крутитися з такою силою, що кілька чоловік не могли його вдержати. Нарешті ми вийшли на чисту воду і цілу ніч плавали по хвилях під парами, щоб не бути відкинутими штормом до бар'єра.

Наступного дня ми знову підійшли до припаю, кинули якір і відновили вивантаження.

Середа 6 лютого, Китова бухта.

Учора ввечері два великі льодові поля, завтовшки не менше трьох метрів кожне, насунулися на „Сіті“. Я всю ніч провів на ногах—ми боялися за стерно; лід весь час бився об нього, і воно могло зламатися. Перед тим, як покинути Сполучені Штати, ми завбачливо поставили на „Сіті“ надзвичайно масивне стерно, але, не зважаючи на його міць, лід був для нього дуже небезпечним противником. Сьогодні вранці маленький айсберг так близько підійшов до нас, що ми вирішили поступитися місцем і вийшли в море. Знявся сильний вітер, і нам потрібно було більше трьох годин, щоб знову підійти до кромки льоду.

Дійсно—це країна випробувань і змін.

Відвідини бази привели мене в гарний настрій, але боюсь, що я не завоював там популярності. Під керівництвом Гулда робота разюче посунулася наперед; єдине, що мені не сподобалося, це вибір місця для збудування управлінської будівлі: фундамент вирито зовсім близько до краю бар'єра і поряд з будівлею їдальні, яка вже збудована і розташована всього за 100 метрів від краю. Я не хочу, щоб наші будівлі були так близько від бар'єра. Можливо, що це—зайва обережність, але мені не хотілося відмовлятися від своїх переконань, і нашим будівельникам доведеться викопати новий фундамент на віддалі 200 метрів углуб країни. Робота мало приємна!

Робота наших автосанок дала дуже гарні наслідки. Вони складаються з фордівського короба з лижами спереду і подвійною гусеничною передачею ззаду. На гладкій поверхні



Антарктичний „хмарочос“ (айсберг) в Китовій бухті



Плавучий лід і айсберг

бар'єра вони йшли з швидкістю 25^м миль на годину, а при перевезенні вантажів з складу на бар'єрі до бази вони з успіхом могли змагатися з п'ятьма чи навіть шістьма собачими запряжками.

Думаю, що в нас буде дуже затишна зимовка в Маленькій Америці. Гулд і Мек Кінлей докладають до цього максимум старання.

Субота 9 лютого, Китова бухта.

Сьогодні море спокійне. Ми крейсуємо уздовж припаю, шукаючи захищеного місця для стоянки корабля. Кожна хвилина дорога.

Зовсім недавно до нас долетіли з бар'єра звуки вибуху. Очевидно, бар'єр продовжує дробитися. Минула ніч була дуже важка для моряків-аматорів. Стояв тріскучий мороз; лід з хрускотом бився об корабель, з бар'єра долітав безперервний шум, видимість була догана—якось густа суміш з туману й снігу, словом, картина дуже непринадна.

А найприкріше те, що, коли б протягом 48 годин продержалась гарна погода, ми могли б закінчити вивантаження.

Всі попередні дні шторм лютував з неослабною силою. Зараз він немовби вщух. Сьогодні вранці визирнуло сонце, вітер змінив напрямок на південно-східний, і хоч небо ще сильно обкладене, але на південному горизонті видніється блакитна смужка.

Ми пробрили собі дорогу крізь суцільні льоди, що стежуть вхід до бухти, і пішли до старої стоянки, але там було стільки айсбергів й плавучого льоду, що нам не вдалося пришвартуватися. Тоді ми вирішили зробити „прогулянку“ до Землі короля Едуарда VII.

Зараз ми перебуваємо в великому полі крупно битого льоду, в 20 милях на північний схід від Китової бухти. Ідучи під парами й парусами, ми робимо близько 5 вузлів—хто міг би сподіватися цього від нашого милого старого „Сіті“?

Сьогодні ввечері з'явилися перші ознаки полярної ночі—легке потемніння південного неба. Море повне айсбергів різної величини. Тількищо нам зустрілася льодова гора завдовжки в милю і заввишки в 100 метрів.

Четвер 14 лютого, Китова бухта.

Наша східна екскурсія швидко закінчилася. Близько п'ятої години ранку непрохідний пак загородив нам дорогу; він тягнувся від бар'єра на північ до самого горизонту.

Я віддав розпорядження пливати на північ—шукати проходу, але і в цьому напрямі лід простягався міцною, безперервною, нескінченною стіною. О шостій годині ранку ми вирішили повернути і, коли повертались назад, робили проміри.

Повернувшись до Китової бухти, ми знайшли більш менш придатне місце для стоянки корабля, розташоване трохи західніше від нашої попередньої стоянки, кинули якір, викликали по радіо запряжки і відіслали на базу важко навантажені нарти.

Виявилось, погана погода, що стояла останні дні, поширилась далеко за межі Китової бухти. Повертаючись назад, „Боллінг“ потрапила в смугу сильних штормів. Капітан Броун повідомив по радіо, що 11-го вітер досягав 8 балів, палуби заливало водою, і були хвилини, коли доля судна викликала серйозні побоювання, тим більше, що корабель ішов в баласті. Проте „Боллінг“ перемогла бурю і 15-го досягла Дунедіна, втративши чотири дні, щоб пройти останні 150 миль.

*

Того ж дня „Фоккер“ зробив три вдалих спробних польоти. Вивантаження було майже закінчене, на базі робота була цілком налагоджена, тому я вирішив скористатися з нагоди, щоб вдруге полетіти на схід, сподіваючись цього разу досягти країни, в яку нам двічі не вдалося проникнути—ні з моря, ні з повітря. Я віддав наказ зробити огляд обох літаків—„Фоккера“ і „Ферчайльда“ і приготувати їх до семигодинного польоту.

В неділю 17-го я виїхав на собаках до Маленької Америки. Сонце низько стояло на горизонті, заливаючи золотими потоками небо й кручі бар'єра. Незрівнянний захід для дослідницького польоту! А проте, коли ми прибули на базу, небо затяглося хмарами і пішов сніг. За порадою Хейнеса ми відклали польот.

ВІДКРИТТЯ НОВОЇ ЗЕМЛІ

Ми вилетіли в понеділок 18 лютого на двох літаках, „Фоккері“ і „Ферчайльді“. Першим летів „Фоккер“, за ним „Ферчайльд“, приблизно на віддалі двадцяти метрів від нього. На „Фоккері“ були Балкен (пілот), Беркер (радист) і я; команда „Ферчайльда“ складалася з Паркера і Джуна. Температура повітря держалась на 10° нижче нуля. Курс було взято, як і при першому польоті, на нунатак Скотта.

Відбиток безрадісності й зруйнування лежав тепер на морі Росса. Поверхня його на багато миль навколо була покрита сіруватими смугами плавучого льоду, між ними темна смуга розводдя вимальовувала химерні асиметричні візерунки. Це нагадувало мозаїку, викладену рукою безумця.

На півночі темне „водяне“ небо вказувало, що спереду відкрита вода. Велика грізна хмара повільно затиғала горизонт, і ми ледве розрізняли неясні обриси бар'єра. Нам знову здалося, що ми летимо в велетенському глеку, наповненому молоком. А проте ми летіли далі, сподіваючись, що атмосферні умови покращають.

Приблизно через годину польоту небо затиғлося важкими сніговими хмарами. Ми набрали висоту і опинилися над першим шаром хмар, але, на жаль—над нами висів такий же другий шар.

Порадившись з Балкеном, ми прийшли до висновку, що при такій поганій видимості продовжувати польот на схід не тільки небезпечно, але й недоцільно, і змінили курс на південносхідний.

Незабаром ми пролетіли над горами Рокфеллера на висоті близько 1300 метрів. Я побачив, що їх більше, ніж мені здалося при першому польоті. Я налічив не менше двадцяти п'яти гірських вершин, при чому на більшості з них виднілися шматки оголеної породи.

Найбільша висота гір, здавалось, не перевищувала 600 м.

над рівнем моря. За винятком окремих вершин, все було цілком поховано під потужним льодовим покривом, який заповнював і гірські долини. Велична картина відкрилась нашим очам. Мимоволі створювалось враження, що вершини стараються підняти голови над вічними снігами. І протягом віків точилася незмінна боротьба, боротьба між землею корою, що намагалася лишитися незайнятою, і льодовим куполом—лишком льодовикового періоду,—який поступово насувався на неї.

Долини були покриті льодом і снігом, і це пом'якшувало їх обриси. Сині блики на льоду біля нижніх схилів гір притягли мій зір і примусили мене припустити, що підніжжя гірських мас облямовані на великому протязі льодом—безсумнівно, в результаті літнього розтавання. Ці яскравосині простори замерзлої води різко виділялися на фоні довколишньої білини.

Процес розтавання часто спостерігається поблизу гір навіть на материк, де температура повітря майже ніколи не підіймається вище нуля. Багато дослідників Антарктики повідомляли про подібні явища, які пояснюються тим, що темна поверхня скель притягає і затримує сонячне проміння, яке, відбиваючись, викликає розтавання довколишнього снігу, але потім вода виходить за межі впливу тепла, швидко остигає і перетворюється в лід.

Дивлячись на великий обшир Рокфеллерівських гір, я раптом згадав неоцінну допомогу, подану нам капітаном Нілсеном. Вибравши вершину, що особливо вирізнялася від інших, я відзначив місцеположення її на карті і передав Джунові записочку з такими словами: „Тількищо пролетіли над горою Нілсена“. Джуно передав її по радіо на „Ларсен“, який продовжував промишляти в морі Росса.

Пролітаючи над південним краєм Рокфеллерівських гір, ми побачили далеко спереду чудову гору, що надзвичайно нагадувала знамениту гору Маттерхорн в Альпах. Тільки одна вершина її виступала з хмар. Я написав Балкенові: „Бачу сушу на сході. Спробуймо досягти її“. І ми спрямували літак до цієї гори.

Ми летіли на висоті 1500 метрів. Характер ландшафту став поступово змінюватися. Можна було відзначити, де сніг лежав глибоким і м'яким шаром і де він затвердів у міцну кору. В деяких місцях він був покритий застругами.

Хоч обидва літаки летіли з швидкістю в середньому 100 миль на годину, проте віддаль, що відокремлювала нас від гори, немовби не меншала. Очевидно, вона лежить поблизу 150 меридіана. Про країну, що лежала на сході, і

про висоту гір, що безсумнівно її перетинали, нічого не можна було сказати, бо суцільна завіса з хмар простяглася над східним горизонтом, застилаючи від нас і Антарктичний Маттерхорн.

Ми повернули на південь, де небо продовжувало лишатися ясным, і летіли в цьому напрямі до 79°30' південної широти. Ми сподівалися, що нам пощастить побачити гірські підвищення, які, за словами Амундсена, лежали на 80° широти¹ і були продовженням Землі короля Едуарда VII, сполучаючись з горами, що тяглися на північ від Землі Кармен. Проте ніщо не переривало монотонності бар'єра, тільки далеко на півдні ми побачили темну пляму, що неясно вимальовувалась на горизонті. Чи була це амундсенівська земля? На жаль, обмеженість пального не дозволяла нам зробити такий довгий польот; тому ми повернули на північний захід і скерували літак до Маленької Америки.

Землі, що тяглися на південь від Рокфеллерівських гір і на схід до 150-го меридіана, я вирішив назвати на честь людини, що в більшій мірі, ніж будьхто інший, пробудила в сучасному людстві цікавість до дослідження Антарктики,—на честь капітана Роберта Фалкона Скотта.

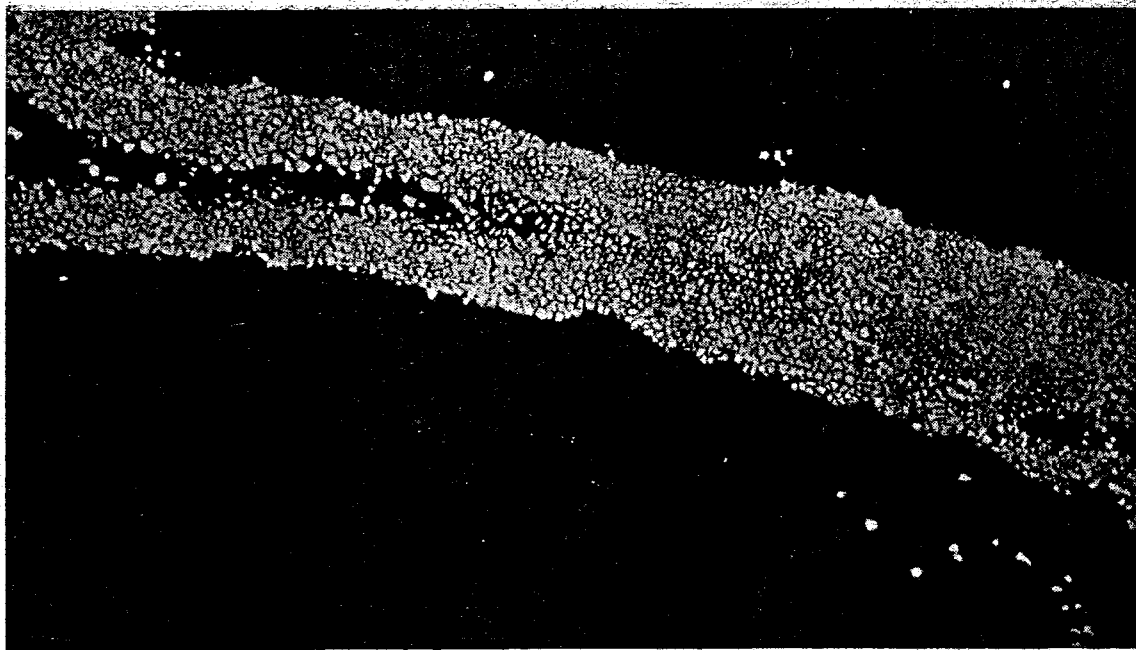
Обидва літаки благополучно приземлилися в Маленькій Америці після чотиригодинного польоту.

Не встигли ми спуститися, як Мек Кінлей попросив дозволу зробити аерофотознімання берегової лінії між Маленькою Америкою і бухтою, названою на честь Хол-Фледа. Я не заперечував, тому „Ферчайльд“ зараз же знову взяв пальне і все потрібне для нового польоту. Сміт повинен був летіти пілотом, а Балкен—радистом.

Я негайно вирушив на собаках на „Сіті“, бажаючи спробувати ще раз поборотися з паком, щоб пробратися на північний схід. Через кілька хвилин після мого прибуття на корабель, „Ферчайльд“ зробив коло над нами в прощальному салюті, а потім сховався за бар'єром. Шум польоту наповнив бухту звучанням і прокотився довгою луною в кручах бар'єра.

Щоб не поривати зв'язку з літаком, я пішов в радіорубку і лишався там під час усього польоту. По гучномовцю долітало рівномірне гудіння—пульсування генератора „Ферчайльда“. Коли швидкість мотора збільшувалась, гудіння зростало і поширювалося на весь корабель; коли ж швидкість меншала, гудіння затихало. Це були приємні, заспокійливі звуки, бо вони свідчили про те, що літак справний.

¹ Амундсен. „Південний полюс“.



Смуга дрібно-битого льоду з висоти 1 500 метрів

„Ферчайльд“ досяг бухти Хол-Фледа приблизно через годину польоту, і Мек Кінлей телеграфував, що небо на сході затягнуте важкими хмарами. Тому я трохи здивувався, одержавши незабаром повідомлення від Мек Кінлея, що він бачить нунатак Скотта і просить дозволу зробити до нього польот, щоб його сфотографувати. Я не міг зрозуміти, яким чином „Ферчайльдові“ вдалося покрити таке велике віддалення за такий короткий час, проте дозвіл дав. Цей приклад може бути надзвичайно наочною ілюстрацією досягнень сучасної науки. Завдяки радіо, керування літаком, що робить дослідницький польот з швидкістю двох миль на хвилину на висоті в 2 000 метрів, може здійснюватися з корабля, що перебуває на величезній віддалі від льотчиків.

Зовсім інші умови були на цьому ж материкі якихнебудь двадцять років тому, коли експедиції вирушали в дослідницькі подорожі і лишались на льоду протягом довгих тоскних місяців, не маючи змоги зберігати будьякий зв'язок з своїми базами. Я згадав, як Скотт і Амундсен, відокремлені один від одного всього 450 милями, терпляче чекали зими, щоб розпочати похід до полюса, нічого не знаючи про дії один одного, немов їх роз'єднували безмежні океани.

Таке порівняння вражало ще більше, коли ми почули під час вечері через гучномовець, як Беркнер—радист „Ферчайльда“—„розмовляє“ з „Боллінг“ і короткохвильовою станцією в Сан-Франціско.

Незабаром ущіпковітві глузування посипались на голову бідного Мек Кінлея: він прислав телеграму, в якій ніяково повідомляв, що підвищення, яке він прийняв за нунатак Скотта, виявилось однією з північних вершин Рокфеллерівських гір. Він кружляв над ними, проводячи аерофотознімання. Потім прийшло цікавіше повідомлення. Далеко на сході, на віддалі більше шістдесяти миль, він побачив гірське пасмо з вершиною, що вирізнялася на горизонті. Очевидно, це був Антарктичний Маттерхорн. Отже, вдруге того ж самого дня земля, яку ми відкрили, стала перед очі людини.

За нею лежало те, що для всякого справжнього дослідника є дійсною обітованою землею. Хоч і як мені хотілося досягти її, пора року була вже надто пізня, і я вирішив відкласти дальші довготривалі польоти до весни.

Сфотографувавши Рокфеллерівські гори, Мек Кінлей полетів знову на північ, а потім на захід, щоб нанести на карту берегову лінію. Незабаром „Ферчайльд“ літав уже над кораблем. Він спустився зовсім низько, щоб привітати нас, а потім полетів до Маленької Америки. Ми втратили

Його з ока за бар'єром, але через кілька хвилин радіо принесло приємну звістку, що посадка відбулася без усяких перешкод.

Мек Кінлей за кілька годин сфотографував берегову лінію площею в сто миль і відкриті нами гори. Для санної експедиції на це потрібно було б багато-багато місяців.

Вівторок 19 лютого, 3-я година ночі, на морі.

Коли б знайшовся такий оригінал, якому захотілося б спробувати найбільш неприємного, що може запропонувати наша планета, я б від душі порадив йому перебути ніч на старому парусному судні в антарктичних водах під час жорстокого шторму. Ніщо не може з цим зрівнятися, в усякому разі гірше цього я ніколи нічого не переживав.

Туман такий густий, що його можна різати ножом або вірніше рубати сокирою. Вітер такий сильний, що під парами й на повному ході судно ледве-ледве бореться проти нього. Корабель так немилосердно гойдає, що нема змоги вдержатися на ногах, а внизу в машинному відділі стоїть такий оглушливий гуркіт, що дзвенить у вухах і болить голова. Нам увесь час загрожують айсберги, яких ми не бачимо, поки вони раптово не впливають з імлі, зовсім близько від корабля. Стоїть тріскучий мороз, і льодові бризки ріжуть обличчя.

Ми втратили всяку надію пробратися на схід і пробуємо повернутися до Китової бухти, але нас переслідує невдача—ми втратили з ока бар'єр і очевидно збилися з дороги.

Я багато дав би, щоб побачити хоч краєчок сонця.

7 г. 30 хв. ранку того ж числа, Китова бухта.

Ми знову ошвартувалися біля припаю, і я не маю найменшого бажання, в усякому разі в дану хвилину, зробити ще раз східну екскурсію на нашому кораблі. „Сіті“ чудове, надзвичайно міцне судно—нинішня ніч це цілком довела, але „Сіті“ зовсім не яхта для увеселительних прогулянок.

Дорога назад до Китової бухти була далеко не легка. Ми пливли під парами і під парусами, з сильним вітром, не бачачи нічого, сліпі, як кроти, але раптом промінь сонця визирнув ізза хмар, і нам удалося визначити місце перебування корабля по сонячному компасу.

Виявилось, що ми мчимо прямо на кручі бар'єра, тому легко собі уявити, з якою блискавичною швидкістю був змінений курс корабля. Близько сьомої години ранку ми

досягли Китової бухти. Сонце тьмяно світило крізь туман.

Важкувато довелось судновому складові, але люди чудово працювали. Мельвіль всю ніч був на ногах. Всі стомилися до знемоги.

Термометр падає з запаморочливою швидкістю. Наближається зима. Іней спустився на „Сіті“ і перетворив наш старий корабель у блискучий діамант. Треба якомога швидше вирядити його на північ.

*

Користуючись рідкими моментами штилю, що випадали на нашу долю, ми протягом наступних двох ночей закінчили вивантаження останніх запасів. В четвер вранці навколо „Сіті“ утворилось велике поле молодого льоду. Знялась пурга, і нас стало поступово заносити снігом. Температура повітря впала до -30°C . Хоч за відомостями, які мені вдалося зібрати про Антарктику, до 1 березня кораблю не може загрожувати зимовка, проте за всіма ознаками цього року мала бути надзвичайно рання зима, і було очевидно, що „Сіті“ з його невеликим запасом вугілля не довго зможе боротися з важким льодом.

Кожний зайвий день перебування корабля в Китовій бухті був зв'язаний для нього з великим ризиком, тому я дав розпорядження капітанові Мельвілю негайно відпливати.

Дальші хвилини залишаються для мене назавжди пам'ятними. Знову довелось поділити експедицію на дві частини, і цього разу на довший строк—до наступного грудня. Серед 83 чоловік, що прибули сюди з Нової Зеландії, не було жодного, хто не плекав би таємної надії стати членом зимовочної партії. Але не всі могли приєднатися до цієї групи, склад якої був намічений в сорок чоловік—харчі і спорядження були заготовлені на це число людей. Крім того треба було залишити на обох кораблях досвідчену, добру команду, тим більше, що її робота в загальному плані завдань експедиції була не менш істотна, ніж робота зимовочної партії. Але пояснити це було не легко. Кінець-кінцем ми згодилися лишити на зимовку ще двох чоловік: Квіна Блекберна і Джіма Феурі, бо вони нам справді були потрібні. Мені було невимовно важко сказати Кіду Берліну, начальникові пожежної охорони „Сіті“, що ми не можемо його лишити з нами тому, що старшому механікові Мек Ферсону ні в якому разі не обійтись без його послуг під час зворотного рейсу. Сльози виступили на його очах, але в той же час він спробував посміхнутися і, не заперечуючи, скорився. Кід Берлін працював над усякі похвали

під час розвантажувальних операцій і більш ніж будьхто інший заслугував нагороди.

Перед відходом „Сіті“ я звернувся до моряків з короткою промовою і спробував висловити почуття великої подяки за ту величезну допомогу, яку вони подали експедиції. Трибуною був береговий припай, слухачі товпилися на палубі старого парусного судна, а бушуюча хуртовина заносила бухту холодним снігом. Незвично було говорити при таких незвичайних обставинах. Від цивілізованого світу нас відділяли дві з половиною тисячі миль—і слова якось втрачали своє значення. Потім непотрібність промови ще більше відчувалась нами. Взаємне мовчазне розуміння заміняло слова. Мені здається, що і в цю хвилину ми без слів зрозуміли один одного.

Якір був піднятий, і судно пішло під усіма парусами. Незабаром тільки щогли „Сіті“ виступали з туману, а потім і вони сховалися з наших очей.

Ми лишилися самі.

Ледве вірилося, що найважливіше попереднє завдання експедиції—розвантаження кораблів—було вже здійснене, що 225 тонн вантажів з „Сіті“ і 440 тонн з „Боллінг“ вивантажено й доставлено на базу в умовах явної небезпеки, без єдиного нещасного випадку і з втратою лише одного чи двох мішків вугілля. Серед учасників експедиції вже знайшлися статистики, які встигли вирахувати, що собачі запряжки покрили загальне віддалення в 12 500 миль між кораблями і Маленькою Америкою. Свідомість, що це безсумнівно складне завдання було виконане—і при цьому добре виконане,—людьми здебільшого недосвідченими, так би мовити новаками, принесла мені велике задоволення.

Було надто холодно, щоб довго лишатися на льоду, температура впала до -35° , і наші малиці згори донизу взялися інеєм. Ми сіли на прислані за нами нарти і поїхали на базу.

Я вже їздив цим шляхом, але цього разу особливо його запам'ятав. На південному сході бар'єр підносився в формі миса, стрімкі скелі, що оточували його, іскрилися на сонці блакитними іскорками. За мисом дорога круто повертала на схід, і перед нами відкрилась маленька бухта Вер-Сюр-Мер. Льодове підніжжя її було тепер вислане густим покривом снігу. Потріскані торосисті гряди здавались фантастичними архітектурними руїнами. Пейзаж оживлювався різноманітністю фарб—від блакитних льодових круч на півночі до рожевих відтінків бар'єра. За бухтою дорога йшла круто вгору, і собаки ледве підіймалися по ній. Ще одно останнє зусилля—і ми досягли вершини.

Перед нами як на долоні лежала Маленька Америка.

Ми побачили наші три будинки з оранжевими стінами, що виступали з снігу, чорні корпуси літаків, радіощогли, що велетенськими павутинами простягалися до неба, і під ними маленькі фігурки людей, що заклопотано ворушилися на льоду.

На деякій віддалі від будинків безформною масою лежали ящики, бочки, баки з бензином та ін. Строката лінія коричневих і білих наметів перетинала селище, а коло них стояли собачі клітки. З будівлі ідальні, вірніше кухні, долітали звуки жвавої діяльності, і до неба підіймався гостинний стовп диму: Теннант готував вечерю.

В даліні за Маленькою Америкою, куди б не падав погляд, на сході, півночі, півдні нескінченною лінією тягнувся бар'єр, виблискуючи дивними, мінливими, теплими фарбами.

Це був наш дім, і тепер, коли „Сіті“ покинув нас, ми в'їздили в нього, щоб перетворити його в зручне житло до настання суворої антарктичної зими.

*

Наступного тижня боротьба перенеслась на північ, в море Росса, де пливла „Боллінг“, що поспішала до нас з другим вантажем спорядження, і „Сіті“, що вибирався з льодів. Суцільний лід намагався створити непереборну перепону між кораблями, і не можна було передбачити, який буде кінець бою. Протягом цього періоду ні я, ні радисти не знали відпочинку.

Вийшовши з Китової бухти, „Сіті“ зустрів такі важкі льоди, що мені довелось просити по радіо „Ларсена“, який уже збирався вирушити на північ, почекати прибуття „Сіті“. Становище ускладнялось тим, що запас вугілля на „Сіті“ через велику витрату його під час штормів у Китовій бухті був явно недостатній, щоб дозволити кораблю пров'їдати довгу боротьбу з паком. Такі несприятливі льодові умови в такий ранній час року були для нас важким ударом. Коли „Сіті“ відпливав з Китової бухти, я був певен, що він без особливих труднощів вибереться з льодів.

З другого боку, примирюючись з неминучим, я дав інструкцію капітанові Броуну припинити спроби провести на південь „Боллінг“. Завдяки ретельному добору спорядження, навантаженого на „Боллінг“ в перший її рейс, ми могли обійтись без тих запасів, які вона повинна була нам тепер приставити. Розуміється, нам стали б у великій пригоді додаткові стандартні будинки, маленький літак і 14 собак, які були на борту „Боллінг“, але через це не можна було ризикувати життям людей, а також цілістю судна. Я телеграфував Броуну, щоб він ждав „Сіті“ біля



Населення „Маленької Америки“. Зимовочна партія

кромки льодів, а потім разом з ним рушив би до Нової Зеландії.

У відповідь на моє прохання я дістав від капітана Нілсена телеграму, в якій той повідомляв, що „Ларсена“ оточують важкі льоди, і що, очевидно, пак розширився на все море Росса, з сходу на захід. Проте, не зважаючи на це, він обіцяв зробити все, що в його силах, щоб допомогти „Сіті“, і вислав до нього кілька маленьких китобійців.

29 лютого „Сіті“ підійшов до „Ларсена“, взяв на борт 90 тонн вугілля, і разом з „Ларсеном“ рушив на північ крізь пак.

Таким чином небезпека, що загрожувала кораблям, минула, і все скінчилося гаразд.

Останнє повідомлення з моря Росса було одержано мною з „Боллінг“ 1 березня.

Начальникові експедиції Берду.

Положення судна: 56°47' південної широти, 172°01' східної довготи. Сильний вітер північнозахідної чверті. Хвилі заливають корабель. Глибоко жаліємо, що не могли до вас добратися. Тепер пливемо на північ. Одна з собак привела шістьох цуценят під час шторму. На судні все в порядку. Привіт.

Брун.

А ми покладали такі великі надії на цих цуценят, сподіваючись використати їх майбутньої весни!

*

Будівництво і організація Маленької Америки, здійснені під керівництвом доктора Гулда і капітана Мек Кінлея, при безпосередній і активній участі тесляра „Чіпса“ Гулда, являли собою зразок чудової роботи. Конструкція будинків і план їх розташування були опрацьовані в Нью-Йорку перед вирушенням експедиції моїм другом архітектором Едгаром Барратом і його сином Розуелом Барратом. План передбачав п'ять головних будівель, але через те, що три з них лишилися в трюмах „Боллінг“, у нас вийшло деяке розходження між вимогами рисунків і нашими фактичними можливостями. І справді нашому таборові загрожувала значна скупченість, якій ми запобігли лише тим, що використали буквально кожну дошку і кожний ящик. Тут винахідливість і ощадливість „Чіпса“ Гулда знайшли собі гідне застосування, і я беру на себе сміливість сказати, що не було такої тріски, якій він не придумав би якогонебудь хитромудрого призначення.

З ящика для літака він збудував майстерню і склад для авіаційних механіків. Частини другого ящика перетворилися в стіни складу радіоустаткування, розташованого на півдорозі між Ідальнею і управлінською будівлею. Для нашого фізика Девіса був споруджений з усяких решток будівельних матеріалів немагнітний павільйон. Бротен і Уолден, відлюдники експедиції, потихеньку (я навіть сказав би—потай), оберігаючи кожен шматочок дерева, який вислизав спід пильного ока Гулда (а може й не вислизав), зібрали досить матеріалу, щоб спорудити собі окрему резиденцію, виведену ними за 25 метрів на південь від будівлі Ідальні.

Багато будівель ще були не закінчені, коли „Сіті“ покинув нас, і будівельна робота в Маленькій Америці провадилась гарячковими темпами. Джордж Блек, завідувач господарства, був зайнятий спорудженням харчового складу. Він вирив велику яму в снігу, поставив ящики так, щоб вони були стінами, і натягнув над ними брезент, який, розуміється, незабаром покрився густою пеленою снігу. Всякі прибудови виникли в результаті щоразу більшої кількості будов, що оточували будівлю Ідальні. Однією з них був третій спальний будиночок, який повинен був з'єднуватися з механічною майстернею Чегка, а на другому кінці Ідальні ми збудували фотолабораторію і устаткували темну кімнату.

Для радіолабораторії ми змогли відвести лише куток управлінської будівлі, і в цьому обмеженому закутку радисти на чолі з Хансоном примудрилися розмістити свої громіздкі і складні радіоприлади. Силова установка Колера, що містилася в майстерні, повинна була жити радісіть і освітлювальну сітку. Бензин, який звичайно поглинає ця установка, був замінений, завдяки винахідливості Джуна й Чегка, гасом, бо нам треба було заощадити якнайбільше бензину для весняних польотів. Зважаючи на те, що радіовідділ вимагав найбільшого витрачання енергії, електричне освітлення в таборі було дуже обмежене: одна лампочка була у кухаря в Ідальні, одна біля радіогенератора, одна—в норвезькому будинку і дві—в фотолабораторії. Крім того сильна лампа була встановлена на одній з радіовеж і повинна була служити маяком. Решта приміщень освітлювались бензиновими й газовими лампами.

Головними будовами в колонії були управлінська будівля, Ідальня і норвезький будинок. Перші два були переносні будинки, розроблені і сконструйовані в Нью-Йорку з урахуванням специфічних умов Антарктики. Будинки склалися з секцій в $0,9 \times 2,4$ м, при чому кожна секція важила близько 45 кг, так що два чоловіка могли без

особливих зусиль переносити її. При випробуванні, зробленому в Нью-Йорку, виявилось, що кожний будинок міг бути цілком складений протягом п'яти годин. Товщина стін дорівнювала чотирьом дюймам. Зовнішня обшивка складалася з міцних будівельних дощок, завтовшки в 12,7 мм; потім шли два шарі паперу, шар будівельних дощок, шар ізоляційного матеріалу в 38 мм і, нарешті, ще один шар волокнистої будівельної стружки. Фасад був пофарбований трьома шарами оранжевої фарби. Будівлі були без єдиного гвіздка, а балки, що підтримували будівлю, з'єднувалися болтами, що не виходили наверх. Таким чином провідність холоду була доведена до мінімуму.

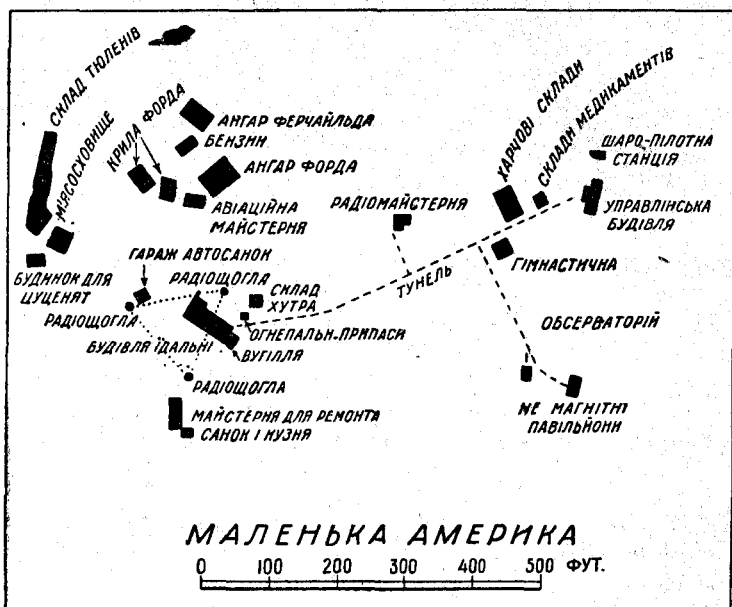
Найбільшу тривогу в нас вселяла можливість пожежі; втрата притулку під час полярної ночі не обіцяла нічого хорошого на цьому негостинному материку. Тому ми розмістили обидві головні будівлі за 200 метрів одну від одної, гадаючи, що коли одна згорить, то в нас лишиться друга. З тих же міркувань запаси харчування і основні предмети спорядження були розкидані, розуміється, в строгому порядку, по всій ділянці.

Але не тільки побоювання пожежі керувало нами при виборі такої системи окремих, широко розкиданих будівель. Найбільше зло, що переслідує дослідника під час полярної ночі, це одноманітність його життя. Правда, багатьом з нас не вдається уникнути монотонності життя і в центрі цивілізації, але ніде в світі воно не набирає такого болізного характеру, як на полярній зимовці. Жорстокий холод і невпинні льодові вітри примушують людину більшу частину часу сидіти в закритому приміщенні, у вузькому, тісному житлі, довгі, нескінченні місяці вічно перед очима своїх товаришів, бо піти їй нікуди. І неминуче настає час, коли всі теми на світі вичерпані й вижаті як лимон, коли вже самий голос однієї людини стає непереносний для другої, коли найменша незгода породжує глибоке, болоче роздратовання. Якщо цей момент настає, то справа повертає на погане.

Розташовуючи будинки й приміщення для роботи на певному віддаленні один від одного, ми сподівались тим самим створити більше можливостей для фізичної діяльності людини, усуваючи для неї необхідність лишатися на тому ж самому місці. А для поліпшення сполучення між окремими ланками колонії, ми проклали цілий ряд тунелів. Перший тунель, на глибині двох метрів, був виритий між управлінською будівлею і Ідальнею. Ящики з харчами були розставлені уздовж його стін. З тунелю йшли проходи до складів і майстерень, так що можна було обійти всі приміщення станції, не виходячи на поверхню. Маусон і Амунд-

сен теж будували короткі тунелі, але ніколи ще в історії полярних досліджень не було експедиції, яка мала б таку складну систему підземних лабіринтів. І ось в них ми й вели, за влучним визначенням Маусона, „існування троглодитів“, безсумнівно дуже обмежене, але загалом можливо більш діяльне й різноманітне існування, ніж у більшості інших експедицій.

Не перелічити всіх тих цікавих робіт, які були виконані моїми товаришами. Збудування, наприклад, радіовеж було



надзвичайним досягненням. Вежі були споруджені Джимом Феурі і Тедді Байером, яким раніше ніколи не доводилося складати сталеві частини. Замість похвали просто скажу, що ці споруди, які підводилися високо до неба, встояли проти найлютіших ураганів.

Які це були діяльні й щасливі дні багатьох із нас днів! Ми йшли назустріч наступаючій зимі, заглиблені в роботу, переживаючи почуття глибокого задоволення, яке порождує корисна й дружна праця.

ПРИГОДА НА РОКФЕЛЛЕРІВСЬКИХ ГОРАХ

Полярна ніч підходила все ближче. Тіні, що густішали на горизонті в години півночі, оповішали її прохід, і ми докладали всіх сил для закінчення зовнішніх робіт до настання сильних морозів. Насамперед треба було приставити на базу запаси, залишені на бар'єрі, бо часті снігові хуртовини, що супроводилися сильними вітрами, покрили вантажі густим сніжним саваном. Десяток собачих запряжок і автосанки були зайняті цією перевозкою, і вантажі безперервно прибували в Маленьку Америку. Шлях від бази до бар'єра не можна було назвати небезпечним: віддалення становило всього лише чотири милі, дорога була позначена прапорцями і каюрам вона була вже добре відома. Але раптові завірюхи й погана видимість надавали навіть цій короткій віддалі певний елемент ризику, і я повторно наказував каюрам проявляти в дорозі величезну обережність, радячи їм вичікувати на місці, якщо їх застане пурга, щоб не заблудитися і не піддавати себе небезпеці упасти з краю бар'єра. Тому спальні мішки були неодмінним і обов'язковим предметом спорядження кожної санної партії, що виїздила.

Проте, не зважаючи на всі ці застережні заходи, справа не минула без пригоди, що завдала нам чимало хвилювання.

Вранці 4 березня Блекберн, Сейпл і Торн вирушили на собаках до бар'єра. Коли вони покидали Маленьку Америку, стояла непогана погода: віяв легкий вітер і температура повітря держалась на -30° . Але незабаром знялася сильна завірюха, і видимість різко погіршала.

Через деякий час Торн і Сейпл повернулися з навантаженими нартами і, довідавшись про відсутність Блекберна, трохи здивувалися. Повертаючись до Маленької Америки, вони роз'їхалися з Блекберном і зараз же втратили його з очей. На їх думку, він мусив прибути на станцію раніше за них.

На цей час швидкість вітру досягала вже 40 миль на годину, і пішов густий сніг. В будинку було затишно, від нагпле-

них пічок тягло приємним теплом, і спочатку у нас не було підстав турбуватись за долю Блекберна.

Але коли я довідався, що він не взяв з собою спального мішка, його відсутність стала мене серйозно турбувати. Разом із Гулдом і Торном ми пішли по дорозі вниз. Завірюха вила й скаженіла. Ми старалися орієнтуватися по компасу. Кожен метр шляху ми відзначали прапорцями, які повинні були служити провідними віхами не тільки для нас самих на поворотній путі, але також і для Блекберна на той випадок, коли б він все ще блукав поблизу, згубивши через пургу дорогу.

На деякій віддалі від бази ми знайшли нову розколину, що перерізала дорогу. В тьмяному світлі темного неба і при бурхливій метелиці вона мала зловісний вигляд. Дійшовши до бар'єра, ми ретельно обслідували двохколишню місцевість і нарешті повернули назад, не знайшовши слідів Блекберна. Можливо, що він був зовсім близько від нас і ми пройшли мимо, не помітивши його: через снігову завісу, що весь час стояла перед очима, ми нічого не бачили, а вітер заглушав найсильніший крик.

Не спляючись для відпочинку, ми знову вирушили на розшуки, цього разу на захід, але, на жаль, повернулися ні з чим. Мені здавалось найімовірнішим, що Блекберн заблуdivся або на схід від дороги, або поблизу бар'єра, і я не хотів вірити, що він міг упасти з бар'єра—припущення, яке почали висловлювати на базі деякі наші товариші.

Розшуки набрали ширшого характеру. Гулд, О'Бріен і Феурі, зв'язані між собою альпійськими в'язками, пішли до північного краю бар'єра шукати Блекберна, а кілька собачих запряжок поїхали до місця, де зберігалися вантажі, звідки потім віялоподібно розійшлися на північ і на схід.

На цей час увесь табір був уже охоплений сильним хвилюванням.

Але пригода закінчилась на загальне задоволення, коли запряжка, керована Воганом у складі Берсея, Де-Ганаля і Торна, мало не наїхала на снігу на якісь темні фігури, що виявилися собаками Блекберна. Згорнувшись калачиком, сидів у сніговій ямі Блекберн, розставивши навколо бензинові ліхтарі. Собаки лежали поруч з ним. Хоч Блекберн і провів на морозі вісім годин, проте він був зовсім неушкоджений, самопочуття в нього було чудове, і я з задоволенням почув, що в нього стало розважності не їхати далі, коли він зрозумів, що заблуdivся.

Можна уявити собі здивування Блекберна, коли він довідався, що його відокремлювало від бази менш півмилі, і що прапори, які ми з таким зусиллям встромляли для нього, ставилися за 20 метрів від його ями!

Завтра, якщо дозволить погода, вирушить санна партія на чотирьох запряжках, щоб улаштувати три попередніх харчових склади на бар'єрі для весняних подорожей. Треба сподіватися, що партіям пощастить при сприятливих умовах пройти з вантажем принаймні 40 миль на південь. Правда, у нас нема людей, які вже робили б санні переходи в Антарктиці, проте досвід, набутий під час вивантажувальних операцій, безсумнівно принесе якусь користь. На санках буде встановлено портативний радіоапарат, і Петерсен піде радистом.

Я провів кілька нарад, у яких постарався з'ясувати кожному учасникові походу, в чому буде полягати його робота, а також загальні завдання партії. Крім потреби влаштувати ці харчові бази, похід бажаний ще й з другої точки зору. Багато буває таких обставин в полярних експедиціях, знання яких здобувається тільки під час санних подорожей. Щоб уникнути страждань у результаті відморожених кінцівок і тяжких ночей, проведених на морозі, треба навчитися захищати руки й ноги від холоду й вогкості, уміти користуватися спальними мішками і теплим одягом, щоб вони завжди лишалися сухі, а також знати, як раціонально розташовувати табір. Це наука досить складна і освоїти її можна тільки через досвід. Передбачуваний похід повинен буде нас дечого навчити в цьому відношенні, а потім, під час зими, всі учасники зможуть виробити методи для найкращого розв'язання цих проблем.

Гулд прагне зробити польот до Рокфеллерівських гір, щоб зробити геологічне знімання. Бідний Ларрі Гулд! Його геологічні молотки сумують від безділля в ящиках; тим часом є такі цікаві об'єкти для дослідження! Ця експедиція дала б великі результати, але, відверто кажучи, мені б не хотілося, щоб польот відбувся в таку пізню пору року. Погода весь час стоїть штормова й холодна, і я боюсь як за людей, так і за літак. Проте подивимось, що скаже Хейнес. Якщо він пообіцяє нам ясне небо, Гулд зможе полетіти.

Хансон із своїми радистами сьогодні закінчив спорудження радіостанції. Головна станція має надзвичайно величній вигляд, хоч вона разом з тим являє собою оригінальне поєднання примітивного з ультрасучасним. На простому грубо обтесаному столі струнками рядами стоять усякі циферблати й колби, утворюючи складні фігури.

Дивно стає від думки, що в цих порожніх стінах з купою наваленого одягу криється сила, яка протягом однієї восьмої секунди може сполучити нас з Нью-Йорком. А ззовні стоїть друга сила—гігантський сталевий птах, який легко й швидко може пронести нас над цим грізним материком.

Як рідко ми здаємо собі справу в тому, що тільки останнє століття дало змогу людині швидко пересуватися по нашій планеті, а також передавати свою волю безпосередньо й негайно далеко за межі голоса. Ці чудові досягнення перестали нас дивувати, і через те, що вони стали щоденним і звичайним явищем, ми гостріше реагуємо на ті незручності, які часто з ними зв'язані.

Але тут, в цій мертвій льодовій пустині, де ще недавно всі досягнення людини обмежувались силою її ніг і витривалістю її собак, сучасна техніка знаходить свою справжню оцінку. Навіть телефонні дзвонки в управлінській будівлі звучать музично, хоч боюсь, що це тільки „принада новизни“, і що незабаром вони знову будуть викликати наше роздратування.

*

В четвер 7 березня „Фоккер“ і собачі запряжки одночасно покинули табір. До від'їзду запряжок я послав Балкена й Бротена позначити прапорами шлях навколо торосистих гряд і розколин у припаї. Цим ми зберегли час партій, який вони мушили б прогаяти, шукаючи безпечної дороги.

Загальний вантаж спорядження і харчування становив 1600 кг, тобто 400 кг на запряжку. З цієї кількості близько 700 кг призначалося для трьох складів, перший за 20 миль на південь; другий за 40 і третій—за 44 милі. Ми просили каюрів не жаліти прапорів і щедро визначати ними шлях, а також місцевість навколо харчових баз, щоб їх можна було без особливих зусиль знайти наступною весною. Найцінніше при санних переходах—це час; і години, прогаяні в дорозі на розшуки складу, приводили часто до великих страждань, а іноді й до загибелі дослідницьких партій. Звичайно, ми не могли сподіватися, що наші бази будуть так само помітні, як червоні світлофори на П'ятій Авеню в Нью-Йорку, але на безмежній сніговій рівнині, зовсім позбавленій усяких відмітних ознак, наші оранжечервоні прапорці мали бути видні на значній віддалі.

Учасникам дали велику кількість хутряного одягу, бо на бар'єрі передбачалися сильніші морози, ніж у нашій улоговині. В першу зиму походу Амундсена до полюса температура повітря доходила до 43—45° нижче нуля. За словами Амундсена, було „досить прохолодно“.

Від'їзд партії супроводився великим пожвавленням. Чисте морозне повітря п'янило, як старе вино, і надавало учасникам походу завзята і відваги. Собаки, передчуваючи цікаву подорож, з нетерпінням ждали від'їзду— вони качалися по снігу і збуджено гасали по табору. Коли був даний сигнал до старту, всі запряжки разом погналися вниз по схилу,

потім по бухті, знімаючи навколо себе хмари снігу. Дивлячись їм услід, я подумав, що важка дорога, пурга й холод швидко зіб'ють їх запал і замінять їх веселу рись повільним важким кроком.

Провівши своїх товаришів, ми повернулися додому, щоб допомогти вильотіві геологічної групи. Незабаром „Фоккер“ описав коло над Маленькою Америкою і полетів на схід. Пілотом був Балкен, Джун—радистом, а професор Гулд—начальником експедиції. На літаку було харчування на кілька місяців, звичайне спорядження і дорогоцінний теодоліт Ларрі Гулда. Літак сховався за низьким горизонтом, і почуття тривоги опанувало мене. В цю пізню пору року найменша невдача була зв'язана з великою небезпекою. Незабаром прийшло радіо з повітря:

Летимо за 40 миль від бази, держимо курс до Рокфеллерівських гір.

Ларрі.

Через дві години друге радіо повідомило про благополучний спуск „Фоккера“ до підніжжя гори „Чіпса“ Гулда. Ларрі повідомляв, що „небо хмарне, погода стоїть тепла й тиха, сподіваємося досягти завтра гір“.

В Маленькій Америці ми взялися до дуже потрібної, але мало приємної справи: вкидати сніг, який, здавалось, незабаром поховає нас живцем; снігова лопата зробилась найбільш знаменитою і найбільш ненависною річчю на станції. Потім група зимовників була послана на припай полювати на тюленів. Власне кажучи, лови тюленів Ведделя не можна було назвати спортом. Хоч би який гамір зчинили наші аматори-мисливці, намагаючись розбудити тюленів, це їм не вдавалося—ліциві тварини продовжували безтурботно хрюпати. Бротен запевняв, що єдиний спосіб уникнути обвинувачення в убивстві лежачого полягав у тому, що він спочатку розворушував тюленів лижними палками, поки ті не прокидалися і не починали рухатися, потім відбігав на значну віддаль від них, а потім уже стріляв. Справді, убивство цих довірливих і беззахисних тварин робило нам мало задоволення, але нужда ігнорує закони етики, а нам треба було запастися свіжим м'ясом як для людей, так і для собак. На щастя, на цей час у нас уже було близько 250 туш, і ми могли скоро припинити цю неприємну бійню.

П'ятниця 8 березня.

І далі стоїть гарна погода. Всі працюють, не покладаючи рук. Тесляр Гулд разом з фотографами закінчує опорядження темної кімнати, а Оуен влаштовує в моєму кабінеті біб-

ліотеку. Він призначений на бібліотекаря. У нас близько 3 000 томів, і він по вуха зайнятий їх розстановкою і класифікацією.

Геологічна група і санна партія повідомляють, що у них все в повному порядку.

Субота 9 березня.

Сьогодні з самого ранку лютує страшенна пурга; нам довелось припинити всі зовнішні роботи. Вітер іноді досягає швидкості 60 миль на годину. Одержали радіо від Гулда з запевненням, що все гаразд. Від санної партії відомостей сьогодні не було,—очевидно, через сильний вітер Петерсе-нові не вдалося встановити антену.

Неділя 10 березня.

Температура впала до — 30°. Всю минулу ніч собаки нестерпно вили в унісон з завиваннями вітру. Сьогодні вранці кілька собак зірвалися з ланцюга і люто вчепилися одна в одну. В результаті бойовища дві з них сильно покалічені, і доктор Коман накладає їм на рани шви. Причиною сварки стала, звичайно, „дама“,—адже так завжди буває. Поранені викликають загальне співчуття, бо собаки у нас користуються великою любов'ю.

Важко доводиться Жозефіні I. Вночі, коли всі, за винятком чергового, вже спали, вона прокралась в управлінську будівлю і намагалася вкрасти ковдру. Зчинений нею шум всіх розбудив і викликав голосні протести. Спочатку ми ніяк не могли зрозуміти, для чого їй ковдра, поки не виявили, що її ящик повний снігу, і цуценята тремтять від холоду. Очевидно, вона робила все, що було в її силах, щоб урятувати їх: в міру того, як набирался сніг, вона переносила цуценят в куток ящика, а потім у відчай пішла шукати допомоги. Щоб добратися до будинка, їй довелося лапами й зубами прокладати собі дорогу крізь щільно вуптаний сніг завтовшки в два метри.

Цуценята були в поганому стані. Сьогодні вранці ми вириди яму в тунелі і перенесли туди ящик. В тунелі значно тепліше, і може нам пощастить врятувати цуценят.

Бідній Жозефіні II прийшлося ще гірше, вона зазнала великого горя. Її шість цуценят замерзли на смерть. Вона зворушливо пробувала перенести новонароджених в авіаційну майстерню, але вони загинули, перш ніж їй вдалося їх перетягти. Ми знайшли її сьогодні лежачою на замерзлих трупиках, які вона старалася зігріти теплом свого тіла. Нещасна мати була в повному відчай!

Щоб якнебудь зарадити її горю, ми дали їй двох цуценят від Жозефіни I. Спочатку вона загарчала на них з

огидою, а потім заспокоїлась і дозволила їм смоктати. Коли ж ми знову прийшли на неї подивитися, вона вкусила цуценят, правда не сильно, але так, щоб показати нам, що її не можна обдурити.

Сьогодні ж відбулося урочисте „відкриття“ бібліотеки, яку Оуен привів у зразковий порядок.

Понеділок 11 березня, Маленька Америка.

Саний партії довелось зазнати і пурги і сильних морозів, але учасники її почувають себе гарно. Вогаж повідомляє, що у них вийшли всі прапори, і просить послати „Ферчайльд“, щоб скинути ще прапорів, свічок і альпійських вірвовок. Якщо погода дозволить, ми виконаємо його прохання, хоч, на думку Хейнеса, це навряд чи буде можливо. Барометр все падає й падає.

Вогаж просив дати йому інструкцію. Я відповів, щоб він діяв так, як сам знайде кращим. Здоровий розсуд учасників походу викликає в мене велике довір'я, і я вважаю, що вони сами чудово справляться з завданнями, які стоять перед ними.

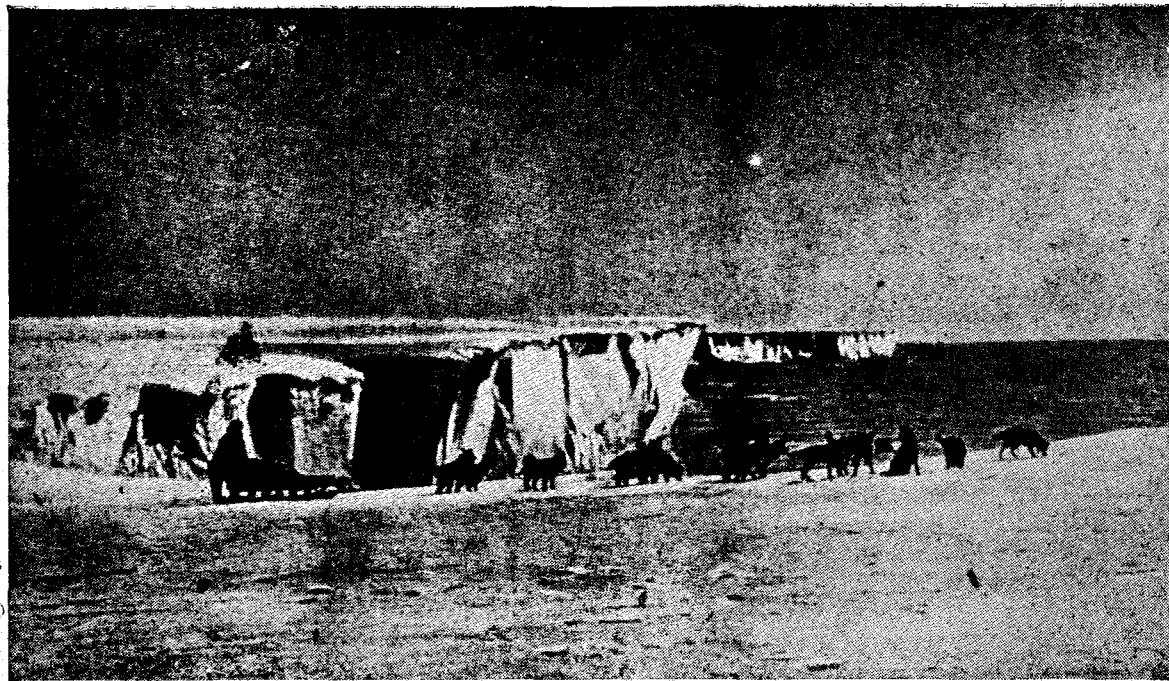
Гулд телеграфував, що вони хотіли було сьогодні повернутися, бо умови сприяли польотові, але потім погода в горах раптом змінилась, і знялась сильна хуртовина. Польот довелося відкласти.

Відбуваються найнеймовірніші зміни погоди. Хейнес признався мені, що він ніколи ще не спостерігав таких швидких змін напрямку вітру і ніколи не бачив, щоб барометр стояв так низько.

У мене відбулася нарада з нашими кінопрацівниками Рекером і Фан дер Фером в справі створення кінофільму. Вони просили дати їм більшу свободу дій, бо до цього часу я давав їм так багато роботи щодо влаштування станції, що в них майже не лишалося часу для знімання. Хоч кожна пара рук нам зараз надзвичайно потрібна, все ж я обіцяв, що постараюсь на майбутній час трохи звільнити їх від поточної роботи.

Старе прислів'я говорить, що одна картина варта десяти тисяч слів; думаю, що одна гарна кінокартина про Антарктику варта принаймні дюжини снігових будинків. Фан дер Фер і Рекер, спеціалісти в своїй галузі, але на жаль в даний момент ми відчуваємо куди більшу потребу на снігові будинки, ніж на картини.

Обидві Жозефіни дуже нас розважають. Сьогодні Жозефіна I згадала своїх двох цуценят і пішла вимагати їх назад. Але їй довелося відступити перед грізним видом Жозефіни II. Тоді вона пустилась на стратегічні хитрощі: до-



Запряжки ескімоських собак на фоні бар'єра

чекавшись, коли її суперниця пішла по м'ясо, вона крадькома залізла в її ящик і спробувала забрати своїх цуценят. Тут несподівано повернулась Жозефіна II і негайно вигнала велелюбну матір. Думаю, що цей інцидент можна вважати вичерпаним і в собачому царстві настане мир і спокій.

Останній шторм покритв застругами всю довколишню місцевість, позбавивши нас на протязі кількох миль рівного місця, де міг би сісти літак. Це нас не абияк налякало, бо при таких умовах посадка „Фоккера“ була б зв'язана з великим ризком. Але сьогодні випав густий сніг і вирівняв поверхню. Наші „аеродроми“ зовсім не відзначаються постійністю—сьогодні вони є, а завтра їх уже нема. Я телеграфував Гулдові не робити спроб до повернення, поки ми не повідомимо його, що у нас є безпечна посадочна площадка.

Вікторок 12 березня, Маленька Америка.

Знов пурга. Не можу зрозуміти, чому нас переслідує така епідемія поганої погоди! За короткий час нашого перебування в Антарктиці ми вже пережили більше хуртовин і штормів, ніж Амундсен протягом цілого року перебування тут.

*

Санна партія повернулась пізно ввечері 13 березня. Люди зголодніли й стомилися, пройшовши за день 50 миль, але загалом почували себе чудово.

Воган розповів нам, що собаки пробиралися крізь розколини на південь від Китової бухти, причому люди йшли зв'язавшись між собою. Першу ніч вони розташувалися табором за кілька миль на південь, а наступного ранку знялася хуртовина, і партії довелось чекати в наметах кращої погоди. Просидівши на місці дві доби, вони вирішили продовжувати путь, хоч пурга й не припинялась.

— Йти було дуже важко,—розповідав Воган.—Часом ми бачили перед собою не далі, як на 20 метрів. Погода стояла морозна,—30°, але ми швидко йшли і не мерзли. Собаки поводили себе чудово, вони так гарно переносили труднощі походу, що ми вирішили на зворотному шляху робити лише короткі зупинки для їжі.

Влаштовано було три склади: перший на віддалі 20 миль від станції, де залишено 90 кг собачого пемікану, 25 кг харчів, 4 кг одягу і один намет; другий склад за 40 миль від станції, де залишено 150 кг пемікану, 50 кг харчів, 4 кг одягу, намет і примус; третій склад за 44 милі, при чому залишено 150 кг пемікану, 185 кг харчів, 4 кг одягу, два намети, примус, дві пари канадських лиж, три льодові сокири

і набір інструментів для лагодження санок. Більша частина цього спорядження призначається для більш тривалих подорожей, які ми гадаємо зробити майбутньої весни.

Тепер усі наші помисли звернулися до Рокфеллерівських гір, де перебували Гулд, Балкен і Джун, чекаючи сприятливої погоди. В міру того, як минали дні, не приносячи з собою ніякого покращання, наша тривога все зростала. Коли в Маленькій Америці стояла гарна погода, в горах лютував шторм, а коли там було ясне небо, нас заносило снігом. Здавалось, ніколи не настануть гарні умови одночасно в обох місцях, а через те, що зима все наближалась, таке припущення переходило в певність. Єдине, що лишалося робити—це зробити польот при несприятливій погоді, але на такий одчайдушний вчинок можна було відважитися лише в крайньому разі.

15 березня від Гулда не було телеграми. Настало 16-е число—від Гулда ні слова. Те ж повторилося 17-го березня. Я став серйозно тривожитися. Відсутність радіозв'язку зовсім нас спантеличила. У Джуна було дві повних радіоустановки: одна стандартна на літаку і одна аварійна. Важко було припустити, щоб обидві одночасно стали непридатні без аварії літака. Але як могла статися аварія, було теж незрозуміло. З Гулдом було напевно погоджено, що партія зможе вилетіти тільки після нашого повідомлення про можливість посадки, а такої телеграми ми не давали. Значить, вони не вилетіли. Але тоді чим пояснити їх мовчання?

Удень і вночі я ламав собі голову над цим питанням, і хоч все говорило за те, що причиною мовчання може бути тільки одно, ні я, ні мої товариші не додумались до цього. Тільки аварія могла вивести з дії обидві радіоустановки, а ми припускали все, що завгодно, тільки не це,—у нас не вистачало мужності побачити те, на що з нещадною ясністю вказувала логіка.

„Ферчайльд“ був приведений у льотну готовність, але погода ставала дедалі гірша, і про польот не можна було й думати.

18-го числа я прийшов до висновку, що треба пустити в хід усі засоби. Полярна ніч була небезпечно близька. Дні ставали коротші й холодніші. Я покликав каюрів і наказав їм негайно готуватися до походу в гори. Начальником санної експедиції був призначений Уолден. Де-Ганаль (навігатор), Воган, Крокет, Берсей і Сейпл запропонували йти разом з ним. Харчів було взято на три місяці.

Тим часом радисти продовжували передавати гірській партії зведення про погоду і кожної години повгортавали, що „Ферчайльд“ вилетить при першій можливості. Це робилося з тих міркувань, що Джун можливо має змогу приймати телеграми, хоч би він і не міг їх передавати.

Розшуки льотної групи ускладнялися тим, що ми точно не знали її місцеперебування. В своїй першій телеграмі Гулд повідомив, що літак спустився до підніжжя гори „Чікс“ Гулда, тобто біля найбільш північного підвищення. Але потім він указав, що партія перебуває біля підніжжя одного з південних підвищень; очевидно це останнє повідомлення було правильніше.

Пізно ввечері 19-го числа погода немов стала розглюватися, і ми почали готуватися до польоту. Тільки но я віддав розпорядження завести мотор, як раптом небо потемніло, знявся вітер, і горизонт затягло свинцевими хмарами. Це було надзвичайно прикро, але робити було нічого—перед примхами стихії ми були безсилі.

Довгожданий перелом настав 20 березня вдень. На сході показалаь смужка блакитного неба. Було десь вітряно, але ідеальної погоди ми й не ждали. Слова Хейнса були не дуже підбадьорливі.

— Відверто кажучи, я вважаю польот небезпечним. Але дуже ймовірно, що кращої можливості не буде протягом усієї осені.

Літак вмерз у сніг, і його ледве вдалося зсунути з місця. Поверхня бар'єра була нерівна. Сміт окинув імпровізований аеродром досвідченим поглядом і сказав:

— Думаю, що нам пощастить піднятися. Все залежить від міцності лиж. В усякому разі спробуємо.

Ми взяли з собою Хансона як радіомеханіка.

При розбігу лижі кілька разів билися об заступри, викликаючи струшення всього літака. Але кінець-кінцем ми піднялися і спрямували літак по компасу прямо до південного краю Рокфеллерівських гір. Час був уже пізній, землю обволікали вечірні тіні, а в літаку було холодно,—25°, ми шуїлися в своїй хутряній одежі.

Сонце було позад нас—безживний червоний диск, оточений оранжевими смугами. Горизонт являв собою розпливчасту імлу, яка раптом перетворилася в численні низькі хмари. Це було найгірше „льотне“ небо, яке я колинебудь бачив. Хмари були від нас на віддалі багатьох миль, зливаючись без єдиної тіні з снігом, але здавалось, що вони зовсім близько. Інстинктивно кожен пілот повинен був би старатися спускатися все нижче й нижче, щоб потрапити під хмари, але Сміт не розгубився і вів літак по прямому, твердому курсу. Незабаром сонце сховалося в хмарах, і предмети втратили свої різкі контури. Ми летіли в сутінках, що спускалися з швидкістю 100 миль на годину.

Я напружено дивився вниз, стараючись побачити на землі обриси літака, гадаючи, що він розбився на зворотному шляху. Раптом Сміт вказав на темну пляму на снігу, яку

на певній віддалі можна було прийняти за літак, але, наблизившись, ми побачили, що це лише зяюча розколина. О шостій годині вечора ми побачили перше підвищення. Чи був тут поблизу Гулд? Інші вершини повільно випливали з імли, набираючи дивних нереальних обрисів.

Ставало темно. Вітер дужчав; внизу, під нами, очевидно, лютувала метелиця. Сміт глянув униз і крикнув:

— Невесело тут спускатися, дуже невесело!

Я теж так подумав, але нічого не сказав. Найбільше мене лягало, що нам нічого не вдасться побачити. Розбитий літак і трое людей не дуже помітні серед маси темних гряд.

Ми пролетіли над горою і стали описувати над нею кола, не відриваючи очей від схилів, долин і вершин, але все було безрезультатно. Коли б ми не знайшли тут своїх товаришів, нам довелося б зробити ще польот над 70 милями гірських вершин. Більш безнадійної й важкої справи я не міг собі уявити.

Я вже збирався було запропонувати Смітові повернути на північ, щоб обслідувати інші підвищення, як раптом він схопив мене за руку і показав вперед. Я побачив стовп диму, що неясно слався за вітром, і вогник. Першою моєю думкою було—слава богу, хоч один з них живий!

Ми полетіли до вогню і стали спускатися. Незабаром ми побачили на землі знак в вигляді великого Т, викладеного прапорами. Це був умовний знак, що посадка можлива. Очевидно наш літак слускався в велику улоговину біля підніжжя гори. В пітьмі здавалось, що ми безпорадно падаємо в фарфорову посудину. Посадочна площадка навіть з великої висоти мала дуже поганий вигляд, вона була покрита якимись великими брилами.

— Робити посадку?—спитав Сміт.

Одно було цілком ясно: не можна було продовжувати польот навколо цієї „посудини“,—видимість гіршала з кожною хвилиною, крім того Балкен і Джун не позначили б цього місця умовленим Т, коли б посадка була дійсно небезпечна.

Я кивнув головою на знак згоди.

При наближенні до землі я побачив невеликий намет, а в деякому віддаленні обриси літака. З того, як він лежав на землі, можна було відразу догадатися, що літак знав аварії.

Не зважаючи на нерівність ґрунту, Сміт зробив бездоганну посадку. Як тільки літак спинився, я вискочив з нього, а за мною Хансон. Спершу я нікого не побачив, і серце в мене завмерло. Але через мить показала постать людини, що бігла до нас, така походка могла бути тільки у моряка—розуміється, це був Джун. За ним бігла друга людина з яскраво рудою бородою. Переконалий, що на всій

земній кулі не знайти другого обличчя з такою рослинністю—це міг бути тільки Балкен! Але де ж Ларрі? Через секунду ми побачили і його. Він теж поспішав до нас, але з великою гідністю, немов професор, який, скажемо, трохи спізнився на лекцію, поснідавши пізніше звичайного, і знаходить свою аудиторію уже в повному зборі. Це було так характерно для нашого милого вченого, що я не міг стриматися від посмішки.

Коли б я мав талант романіста (а я його зовсім не маю), і то я навряд чи зумів би описати почуття, пережиті мною, коли я побачив моїх товаришів цілими й неушкодженими. Скажу тільки, що зустріч принесла нам усім дуже багато радості.

Я попросив Сміта не спиняти мотор. Маючи в своєму розпорядженні не більше години до настання повної темряви, ми не могли гаяти багато часу на розмови. Балкенові й Джунові було запропоновано зайняти моє місце і місце Хансона в „Ферчайльді“ і повернутися з Смітом на станцію. Не обійшлося без неминучої суперечки про те, кому лишитися—кожен проявляв мужність і благородство, але, на щастя, я мав змогу настояти на своєму.

Ми зняли з літака радіоустановку, трохи харчів і невелику нарту. Потім Сміт пустив апарат зі старту—і дуже скоро літак сховався з наших очей.

20 березня, Рокфеллерівські гори

Ми тількищо закінчили чудову вечерю, приготовану Гулдом, а через кілька хвилин я скористаюся спальним мішком Джуна. В наметі затишно, і вперше за багато днів у мене спокійно на душі. Зараз ми одержали радіо з Маленької Америки про щасливе прибуття „Ферчайльда“. Якщо погода дозволить, за нами прилетять завтра. Я не дуже на це надіюсь. Завтра ж треба обговорити з Ларрі можливість повернення додому пішки. Дорога буде довга й важка, і, відверто кажучи, вона обіцяє нам мало хорошого.

Після відльоту Сміта я обслідував нашу посадочну площадку. Виявилось, вона покрита шматками міцного зеленого льоду, що виступав спід снігу. Улоговина, в якій ми перебуваємо, являє собою замерзле озеро. Місцевість не має нічого спільного з околицями Маленької Америки.

Ларрі розповів мені історію пережитих ними лихих пригод. Льотна група прибула сюди після двогодинного польоту. Посадка була зв'язана з великими труднощами через надзвичайно погану видимість. Спустившись, вони укріпили літак льодовими якорями і поставили намет. Гулд уткнув у сніг лижну палку, яку Джун перетворив у радіощоглу. Перші два дні погода їм сприяла, і Гулдові вдалося визна-

чити шляхом триангуляції місцеположення гір, що оточували улоговину. Потім вони зробили розвідку частини схилу найближчого підвищення і зібрали деяку кількість зразків порід для геологічних досліджень.

10 березня почався снігопад і знявся сильний вітер, що вже не вщухав весь час, поки партія перебувала в горах. Від сильних поривів вітру літак то підіймався, то опускався на лижах і, щоб не дати йому злетіти, учасникам партії довелось вирізати ножами великі брили снігу, які вони й навалювали на лижі. Години минали за годинами. Люди втратили уявлення про час. Метелиця не вщухала. Ставало дуже холодно. Гулд розповідав, що пластівні снігу, падаючи на обличчя, пекли його немов розпеченим залізом.

Потім раптом температура піднялась, сніг почав танути і на довершення всіх бід одежа, намет й спальні мішки промкли наскрізь.

Так минав день за днем у невпинній важкій боротьбі з ошалілою стихією.

15 березня буря досягла свого апогею. На думку Гулда пориви вітру досягали швидкості 150 миль на годину.

— Ми дихали з величезним зусиллям,—говорив Гулд.— Коли ж вітер зрідка стихав, тиша, що наставала, буквально завдавала нам болю.

Кінець, настав несподівано, коли люди були в наметі. Порив вітру, проти якого всі попередні здавались легкими подувами, обірвав троси. Літак знявся, відлетів за півмилі, а потім з грюкотом упав на лід. Балкен не втерпів і, не зважаючи на страшенну пургу, добрався до місця аварії; він подернувся з сумним повідомленням, що „Фоккеру“ вже не судилося більше літати.

Наступного дня вітер трохи стих, і партія у повному складі рушила до „Фоккера“. Джун зібрав аварійну радіо-установку, але вона була в дуже поганому стані. Все ж він чув радистів зі станції, але передавати сигнали не міг, бо зламалась ручка на генераторі. За словами Ларрі гірше цього нічого не можна було вигадати: вони безпорадно сиділи в розбитому літаку, чули, як Маленька Америка обговорює відсутність гірської партії з радистами в Нью-Йорку, і не мали змоги подати свій голос на віддалі якихнебудь 125 миль!

Нещасні полонені стали вже подумувати про можливість повернення додому пішки, як раптом Джун одержав повідомлення, що „Ферчайльд“ вилетить до Рокфеллерівських гір при першій же змозі. Так, чекаючи визволення, вони проводили сумні дні в наметі, не маючи великої надії на те, що погода дозволить нам прилетіти.

На щастя, це все вже позаду. Тепер учасники нещасли-

вого польоту (крім Гулда) можуть з полегшенням сказати: все добре, що добре кінчається.

*

Другого дня я наочно переконався, як злісно пожартував над „Фоккером“ ураган. Хвостова частина була розбита, корпус знівечений і кабіна оголена. Літак скидався на великого забитого птаха, трагічно розпластаного на снігу.

Зведення про погоду, передане по радіо з Маленької Америки, було мало втішне, і я попросив Мек Кінлея, що виконував там роль начальника, вислати по нас собачі запряжки, а ми з Гулдом вирішили піти їм назустріч. Навантаживши на нарту місячний запас харчів і зробивши з брезенту парус, який при погожому вітрі мав прискорювати наш рух вперед, ми приготувалися вийти через дві доби, якщо літак на цей час не буде вже в дорозі.

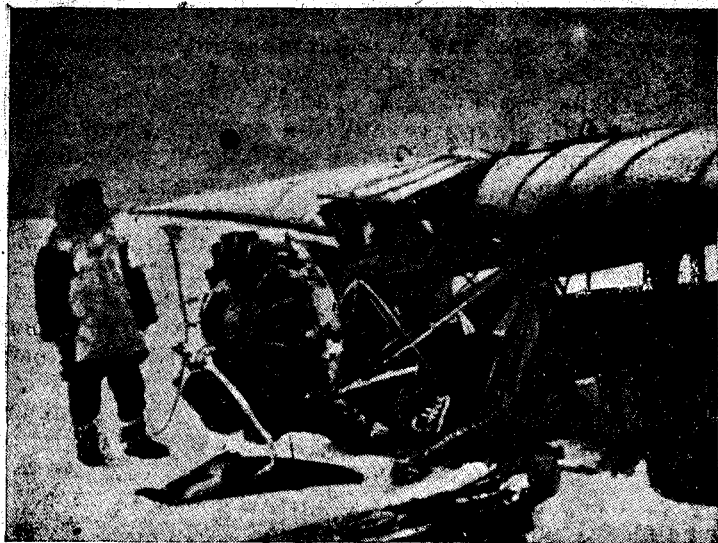
22 березня.

В Маленькій Америці продовжує стояти погана погода, а тут—повне затишшя. Санна партія вийшла вчора, і учасники її чудово себе почувають.

Очевидно, в літні місяці в околицях цих гір відбувається сильний процес розтавання; басейн, в якому ми перебуваємо,



Замерзлий світ



„Фоккер“, що зазнав аварії

покритий шаром льоду завтовшки в декілька футів. Штормові вітри останніх днів змели сніг з поверхні, і оголені місця стали рівними й гладкими, як відполіроване скло. Коли сонце надає на них під певним кутом, лід зафарблюється в блідозелений колір.

Ларрі—першокласний кухар. Його супом могли б поласувати боги! Суп цей вариться з пемікану, свинячої грудинки й гороху. А проте, як постійна їжа, він мені набрид би дуже швидко!

Тут стоять люті морози. Вночі температура досягає 35° нижче нуля, а на світанку холод пробирається навіть у спальні мішки.

Пізніше.

Минулої ночі лід став тріскатися від різкого падіння температури, і повітря наповнилося звуками вибухів. Оглушливий тріск залунав під наметом, як нам здалося, безпосередньо під нашими спальними мішками; ми схопилися перелякани, не знаючи, які ще біди нас ждуть попереду. На щастя, гуркіт, що нагадував гарматний бій, незабаром поступово затих, і ми знову влізли в свої хутряні постелі. Замерзли ми до кісток!

Ларрі Гулд виконав надзвичайно цікаву роботу: його звіт безсумнівно матиме важливі нові дані. Він переконаний, що амундсенівська Земля Кармен не простягається так далеко на північ. На його думку під снігом лежить мілке

море або басейн, що облямовує південні* основи Рокфеллерівських гір і можливо розділяє деякі підвищення.

Я з дивуванням довідався, що з висоти однієї з Рокфеллерівських гір Гулдові вдалося побачити гірську вершину на сході, відкриту нами під час останнього польоту. За наближеними обчисленнями найближчі вершини знаходяться на віддалі понад 50 миль, при чому максимальна висота їх близько 1500 метрів. За словами Гулда ці вершини свідчать про те, що в минулому обледеніння охоплювало значно більший простір, а це з свого боку є ще одним доказом відмирання льодовикового періоду. Якщо Земля Кармен дійсно існує, то можливо, що гірське пасмо на сході є її границею.

Однак ми зможемо вяснити ці питання з задовільною точністю тільки майбутнього літа.

Я перебуваю в дуже оригінальному становищі. Бувши полоненим замерзлого озера, оточений з усіх боків льодовими горами, я в той же час, завдяки радіо, дуже успішно веду свої справи. Я жваво „перемовляюсь“ з кораблями в Дунедіні, з своєю конторкою в Нью-Йорку, з Маленькою Америкою і з санною партією, що перебуває в дорозі.

Хейнес увечері повідомив, що погода проясняється; можливо, літак зможе завтра вилетіти. Ми ждемо його з величезним нетерпінням. Я попросив Сміта взяти з собою Джуна. Одній людині було б надто небезпечно робити польот на одномоторному літаку над цією льодовою пустинною. Порошинка в карбюраторі означала б загибель пілота, бо при вимушеній посадці він не зміг би дійти сам додому. Але тепер виникає питання: чи підійме „Ферчайльд“ п'ять чоловік? Уже з трьома пасажирами—він перевантажений.

*

На світанку 23 березня Хансон прийняв радіо з Маленької Америки про виліт „Ферчайльда“. Через півтори години літак уже літав над нами. Але радість, викликана його появою, зараз же змінилася хвилюючим питанням: скільки чоловік зможе повернутися, і кому доведеться ждати наступного польоту?

— Власьте!—весело гукнув Сміт.—Місце знайдеться для всіх. Наступний поїзд відходить через шість місяців.

Дверці з шумом розчинилися, але ні Хансон, ні Гулд не зрушили з місця. Одна думка промайнула у обох, і жодному з них не хотілося увійти першому. Але насамперед треба було переконатися, чи доведеться кому-небудь лишатися, і через те я настояв, щоб вони влізли в літак. Кабіна, вже переповнена спорядженням, здавалась перевантаженою. Все ж таки кінець-кінцем мені теж вдалося абияк увірватися.

Джун пристукнув дверці, і літак рушив у дорогу. Через кілька секунд ми дивилися на хвилясту лінію бар'єра, що швидко мчала під нами. Це було надиво приємне видовище.

За 55 миль на схід від Маленької Америки ми зустрілися з санною партією, що швидко рухалася вперед. Як було наперед умовлено, Сміт опустив літак над каюрами, тим самим показуючи, що гірська партія в повному складі на „Ферчайльді“ і запряжкам треба повернути назад, а потім ми щодуху помчали додому.

Приблизно через годину з чвертю ми вже були в Маленькій Америці—пригода в Рокфеллерівських горах закінчилась на загальне задоволення. 25 березня вранці повернулася санна партія, що зробила добовий перехід в 63 милі—рекордний для Антарктики—при сорокаградусному морозі.

Того ж дня Балкен полетів до моря Росса і повідомив нас, що море замерзло до самого горизонту. Сезон авіації закрався.

Березень був найгіршим місяцем за час нашого перебування в Антарктиці. Вітер віяв безнастанно, часом доходячи до жорстоких ураганів, а снігопадів було вдвоє більше, ніж у червні—середині антарктичної зими. Але це ще не все. Березень був найбільш хмарним місяцем року. Карти Хейнеса показують, що за весь цей місяць був лише один ясний день. Беручи до уваги винятково погані умови видимості, що їх викликала найменша хмарність, ми повинні дякувати долі за такий щасливий кінець геологічної експедиції.

ЗИМА. НАРОДЖЕННЯ МІСТА

Всі частини експедиції зібралися знову до купи, і тепер ми ладні були віддати на знищення зими весь антарктичний континент, за винятком тих кількох метрів, які ми з такою старанністю і таким зусиллям перетворили в людське житло. Ми згодні були пожертвувати навіть поверхнею цієї обмеженої площі, лишаючи собі більш захищені, тепліші катакомби, вириті нами під землею. Ми заходили все глибше в підземелля. Рухоме майно лежало в глибоких ямах, які швидко покривалися товстим шаром снігу. Для наших літаків „Ферчайльда“ і „Форда“ ми вирили в снігу колосальні трайшеї, за допомогою всіх своїх собак і автосанок, спільними зусиллями всієї зимовочної партії нам вдалося посадити наших величезних металевих птахів в чудні імпровізовані гнізда—найхолодніші ангари в світі—де їх чекала довга зимова сплячка.

Дві справи, що вимагали роботи на повітрі, лишались ще незакінченими.

Частина запасів все ще лежала на бар'єрі: березневі вітри надзвичайно утрудняли їх перевезення до бази. Вантажі були покриті глибоким шаром снігу, на їх розкопку витрачалось дуже багато часу. Після одного особливо лютого снігового шторму я почав побоюватися, щоб припаси не лишилися похованими назавжди, і тому наказав ретельно обслідувати всю ділянку невинними сніговими лопатами. Цей наказ викликав цілу бурю добродушного обурення, яке розпалювалось потоком глузування з боку фізика Теффі Девіса і нашого „циклону“ Хейнеса. Не обійшлося і без комічних епізодів. Першого ж дня роботи Теффі чималий час безрезультатно копав, при чому Хейнес пояснив це сумне явище тим, що Теффі просто, дає вітрові здувати сніг з своєї лопати. Теффі обурився і через кілька хвилин урочисто оголосив, що його лопата торкнулася чогось твердого. Він покликав собі на допомогу товаришів, робота закипіла, і Теффі витягнув „приз“. Яке розчару-

вання, найменш популярний по цей бік екватора предмет лежав на поверхні...

— Снігові* лопати—і їх я викопав!—застогнав Теффі. Він кинув в'язку лопат знову в яму і трагічним жестом закрив руками обличчя.

Друга справа полягала в заготівлі принаймні 50 тонн тюленьчого м'яса. Ми послали на полювання Строма й Бротена, і вони з великими труднощами добули 32 тюлені, яких знайшли далеко в бухті на кромці новоутвореного берегового припаю. Всі тюленьчі лазки спустилі, їх жителі помандрували в тепліші краї. Тваринне життя завмерло. Зрідка можна було ще зустріти самотного королівського пінгвіна і кількох буревісників. Період полювання закінчувався.

На цей час робота по створенню станції підходила до кінця. Всі будівлі були збудовані, і ми стали рити ряд тунелів для собак. Наша власна система тунелів виявилась настільки вдалою, що ми вирішили дати такий же захист собакам. Головний „собачий“ тунель складався з трьох довгих коридорів під землею, що виходили з столярної майстерні, яка й собі сполучалась з тюленьчим сховищем, покритим снігом. На щастя, будувати холодильники в Арктиці не довелось—ледве ми клали тюленьчі туші в цю яму, вони ставали тверді, як сталь. В середині тунеля було невелике приміщення, назване „родильною палатою“. Маючи в таборі шість „дам“, ми могли не боятися, що це приміщення буде порожнім. Катакомби закінчувались препаратурською Сейпла. Підземеллю було присвоєно ім'я „Собачий городок“, і воно стало найгасласливішим поселенням усієї південної півкулі.

Другий тунель починався від будинка Бротена і Уолдена. Вони спорудили собі власну столярну майстерню, яка крім того служила майстернею для лагодження лиж і санок. Глибина тунеля дорівнювала трьом метрам при ширині в два метри. В снігу на значній віддалі одне від одного викопувались поглиблення, в які вставлялися клітки для собак. Прокладання тунелів коштувало пекельної праці, але роботи було нічого—розмістити 80 первісних собак—складне завдання. В протилежність людині, яка живе в товаристві, не ризкуючи при цьому своїм життям, ескімоські собаки лишаються індивідуалістами до кінця. Вони можуть мирно існувати в товаристві собі подібних протягом багатьох днів, але досить тільки з'явитися шматкові мороженого тюленьчого м'яса або „дам“, і вони з справжньою насолодою розривають одна одну на дрібні шматки. Ми вже були свідками таких сутичок, викликаних тим, що через недосвідченість каюрів собаки лишалися на волі, і під час цих кривавих бійовищ ми втратили двох чудових

собак—Шеклтона і Мускега, що загинули «в боротьбі за „даму“».

Говорячи про лайок, я не можу не розповісти про Спея, одну з собак Вогана. Наприкінці березня я знайшов його лежачим у своїй клітці в дуже сумному стані. Він надірвав своє здоров'я під час вивантажувальних операцій і тепер ледве тримався на ногах. З якоїсь незрозумілої причини він не обріс на зиму густою шерстю, як інші собаки, і тому дуже погано переносив холод. Воган, що любив собаку, як сина, не міг байдуже бачити її страждання і вважав, що було б гуманніше за все її застрелити. Але ми вирішили взяти пса в хату, відігріти й посадити його на окремий режим.

В той час єдине вільне місце в усьому таборі знайшлося в моїй кімнаті, і ось, на величезне обурення Іглу, Спея був поміщений до мене для проходження курсу лікування. Він так сильно обморозив собі лапи, що спочатку не міг рухатися, але потім став поступово поправлятися. 30 березня ми взяли його на прогулянку. Трапилось так, що його стара запряжка пробігла повз нього. Спея весь перетворився, сильний дух взяв гору над неміттю плоті, він кинувся бігти, наздогнав запряжку і останнім зусиллям волі став на своє звичайне місце.

Ми побачили незвичайне своєю зворушливістю видовище. Весь табір кинув роботу і з захопленням дивився на теплу зустріч, виявлену до Спея його товаришами по роботі. Вони стали його лизати, клали йому лапи на плечі. Вияв такого глибокого й тривалого почуття з боку цих диких тварин був справді дивовижний!

Спея незабаром зовсім одужав і наступної весни багато й гарно працював.

Вісторок 1 квітня

Антарктичний клімат дає себе знати. Вчора вночі температура впала до -45° і сьогодні вона не набагато вища. Ми все ще риемо тунелі—робота, від якої леденіє кров. У нас уже було кілька випадків обморожування кінцівок, і ми радимо зимовникам пильнувати. Проте виконувати це надто важко, бо жертва звичайно перебуває в блаженному невіданні і зовсім не підозрює про заповідяне їй лихо. Ми пильнуємо один за одним і раз-по-раз виявляємо на обличчях своїх товаришів фатальні білі плями. Ось зразок діалогу, який можна чути у нас на кожному кроці:

— Пробачте мені, містер Хейнес, але повинен вам зауважити, що ви обморозили собі щоку.

— Велике спасибі, містер Харрісон, але раджу вам подивитися на свій власний ніс.

Сонце все ще над горизонтом, але з кожним днем воно помітно опускається. Світлові ефекти на снігу зовсім казкові. Тінь перетворює найменший виступ у бар'єрі в бузковий або пурпуровий силует таких велетенських розмірів, що спершу ніяк не можеш догадатися, що ж він таке зображує. Але найкраще за все сонячний захід. Він такий невимовно гарний, що, коли я дивлюсь на нього, мене незмінно обіймає почуття цілковитого безсилля знайти для його опису потрібні слова.—Стоїш, милуєшся і очей не відірвати!

Останні дні мене турбує одно питання. Деякий час тому я вирішив не показувати зимовникам телеграм, які надсилає до нью-йоркських газет наш кореспондент Рессел Оуен. Я виходив з таких міркувань. Гласність у деяких випадках дуже небезпечна. Вона може посягти серед людей незадоволення і навіть задрість. Завдяки гласності може розвалитися найорганізованіший колектив людей. Тут, на цьому далекому, відірваному від усього материка, я думав уникнути цього лиха. Я хотів по змозі створити єдине настановлення, єдиний напрям думок, якому були б чужі умовності цивілізації. Я прагнув і буду й надалі прагнути того, щоб сама справа була важливіша, ніж служіння їй людини. Коли б це було в моїй владі, то в звітах Оуена фігурували б або імена всіх або ні одного. Але, розуміється, зробити цього не можна.

Я боюсь, що різnorідний характер роботи, виконуваної учасниками експедиції, повинен неминуче привести до того, що деякі будуть значно більше помітні, ніж інші. Безсумнівно, імена певної частини зимовників зовсім не з'являться в пресі, не зважаючи на те, що їх робота така ж важлива для успіху експедиції, як і їх більш відомих товаришів. Це не провина Оуена, та все ж це велике зло. Я всіма силами старався створити таке становище, при якому всяка робота була б однаково похвальна і цінна. Якщо ми будемо робити відміни, у нас розпадеться вся справа.

Словом, ми хочемо відійти від складних понять, якими живе людство в більш цивілізованих умовах. Антарктика для всіх нас новий світ, і людська особа здобуває в ньому нову ціну. Тепер, коли всяка дослідницька діяльність завмерла на зиму, фізична праця не менш важлива, ніж розумова, і очистка дверей і вікон після снігового шторму, топка печей і т. д.—основна, головна робота, бо від неї фактично залежить життя зимовників. Все це я старався пояснити своїм товаришам, але боюсь, що великого успіху не добився.

У нас немає жодної людини, яка б не хотіла брати участь у науковій діяльності експедиції, хочби з якими труднощами ця діяльність була зв'язана, бо це праця явно потрібна

й почесна. За більш скромну, допоміжну роботу вони беруться з неохотою, очевидно, вважаючи, що вона могла б бути виконана професіоналами. Та, на жаль, в полярних експедиціях нема місця професіональним опалювачам або відкидальникам снігу (навіть коли б такі спеціалісти існували). А преса всі ці моменти хоч-не-хоч розпалює.

Але тепер, коли ми всі маємо більше вільного часу, це суперечило б принципам експедиції, і з мого боку було б актом деспотизму не дозволяти оголошувати звіти Оуена про наше життя-буття. Тому я більше не протестую проти того, щоб його статті вивішувались на дошці об'яв. Можливо, що зимовники, побачивши чорним по білому те, що вони зробили за день, усвідомлять, що їх робота все ж не пропала даром.

Але я буду вести енергійну пропаганду і постараюсь довести, що в Антарктиці світло рампи абсолютно недоречне. Воно кидає тільки слабкий відблиск і то на віддалі 10 000 миль.

*

Перш ніж зима остаточно вступила в свої права, мені хотілось ще раз перевірити, чи не вдасться нам знайти хоч якінебудь рештки Фрамхейма—колишньої стоянки Амундсена. По картах Фрамхейм був приблизно за три чверті милі від Маленької Америки. Я знав, що нам буде дуже важко розшукати його, бо Антарктика країна вічних змін, і за минулі 17 років від Фрамхейма могло не лишитися й сліду. Та все ж не вірилось, що безжальна природа зрівняла з землею це славне зимовище.

І ось 11 квітня, скориставшись з гарної погоди, я вирішив зробити останню спробу і, взявши з собою Девіса, Строма, Балкена, Торна, Фан дер Фера, Гуделя й Крокета, вирушив у путь. День стояв морозний, і ми по самісінькі вуха закуталися в хутро, лишивши незакритими тільки очі й кінчик носа. Через вузьку відтулину в капюшоні дихання вилітало густою парою.

Щоб добратися до улоговини, так докладно описаної Амундсенем, ми повинні були йти спершу бар'єром, потім спуститися в горбкувату долину, знову піднятися на бар'єр і нарешті через вузький прохід вийти до Фрамхейма. Ми йшли швидко і досить скоро опинилися біля входу в улоговину. Перед нами простягалась хвиляста лінія бар'єра, що облямовувала Китову бухту рядом мисів, з яких найпівденніший був, очевидно, мис „Людська голова“. Та, на жаль, навіть він змінився, і від його профілю нічого вже не лишилося, що могло б виправдати назву, дану йому колись Амундсенем,—шторми перетворили мис в безлику, безформ-

ну кручу. Береговий припай простягався далеко на північ, а за ним спочивало під низьким похмурим небом безживне море Росса, темне й неосяжне.

Ми ходили туди й сюди по улоговині, вивчаючи її з усіх боків, розглядали карти Фрамхейма, які захопили з собою, знов блукали, але все марно.

Скромний горбок снігу ми старалися перетворити в свій уяві в рештки гори Нілсена, але від гори Роннікен нічого не лишилось. Бідний Ронне, подумав я, який це буде для нього важкий удар, коли він довідається, що гора, названа на його честь, перекинула космічний порядок і стала рівним місцем! Навіть жердка з прапором на хатці Амундсена зникла безповоротно, і чутливий магнітний інструмент, принесений Девісом, не виявив ніде присутності металу під льодовою корою.

Темніло. На землю швидко спадали сутінки, і ми поспішили додому. Сильний вітер дув в обличчя, і зловісні білі плямки розквітали на носі й щоках з швидкістю весняних квітів. На протязі кількох хвилин я попередив Балкена про небезпеку, що загрожувала йому, він—Стронга, Стронг—Девіса і Девіс—Крокета. Заслапавшись, ми вбігли в управлінську будівлю, і холодне повітря, влетівши в нагріту атмосферу кімнати, перетворилося в густу пару,—можна було подумати, що ми в лазні. Тепло від натопленої пічки сповнило нас блаженством, а чай, яким нас почастував Теннант, здався нам нектаром.

Через тиждень сонце мало покинути нас на довгі-довгі зимові місяці. Дні ставали помітно коротші, а вечори—довші. Це був найкращий час нашого перебування в Антарктиці. В міру того, як сонце все нижче описувало коло над горизонтом, перетворюючись у матову, негріючу червону кулю, фарби на небі ставали все яскравіші, і снопи променів падали на холодну білину бар'єра, зафарблюючи його всіма кольорами радуги. Замерзлий світ був весь у вогні. В останній раз ми бачили сонце 17 квітня. Воно повільно пропливло по горизонту і спинилося на заході, немов прощаючись з землею, яку воно покидало, на чотири місяці. Потім світило раптом сховалося за горизонт. В ту ж мить заграва охопила південний край неба, воно заблищало зеленими, синіми, червоними й жовтими фарбами. Але це тривало недовго. Сутінки довгими сірими шупальцями стали обнімати бар'єр. Починався переможний похід полярної ночі, нині єдиного, неподільного владаря неосяжних льодових полів.

Цєї ночі на небі показалося південне сявво (аурога australis), температура впала до -40° , і з бухти стали долітати приглушені вибухи, тріск льоду, що стискався від

різкого холоду. Ми вступали в нове таємниче життя. Нашим незмінним супутником до 22 серпня лишався блідий місяць.

Ще далеко до настання зими ми виробили гармонійну систему життя під час полярної ночі. Люди можуть у повній згоді працювати разом при світлі сонця, коли праця забирає їх енергію, а умови життя дозволяють відсторонитись один від одного, коли яканебудь випадкова причина викличе їх нервові роздратування. При таких умовах розумна й стримана людина може замаскувати свої справжні почуття і навіть свою внутрішню суть. В цьому відношенні їй допомагає та обставина, що у її товаришів нема ні часу, ні бажання заглянути в її душу. Зовсім інакше стоїть справа в полярну ніч.

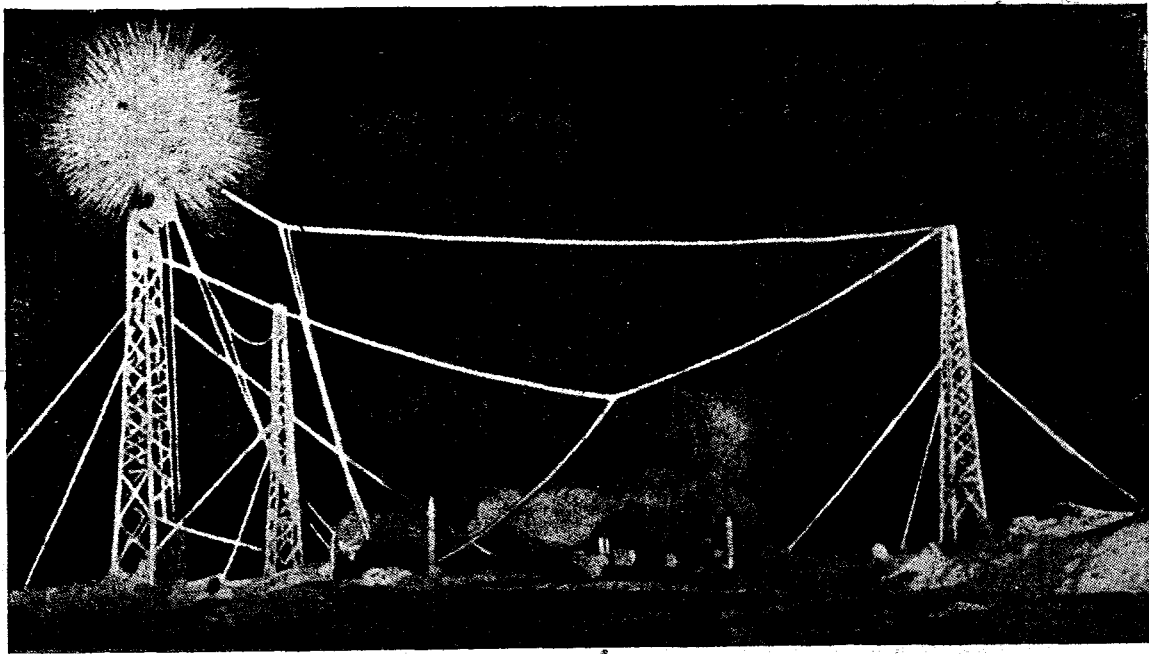
Піти нікуди. Все життя обмежене чотирма стінами, і все, що ти робиш, говориш, і навіть думаєш, стає власністю всіх. Товариші весь час спостерігають тебе—хто відкрито, хто потай—адже часу так багато! А коли сорок різних індивідуальностей провадять скупчене існування протягом довгих темних місяців, неминуче вистигають всілякі сутички—не фізичного, а швидше психологічного характеру. Тут уже нікого не обдуриш. Рано чи пізно повинна розкритися внутрішня суть людини, і тільки вона одна грає роль, тільки по ній судять про людину. Цей неминучий процес може перетворити полярну ніч для деякої категорії людей в кромішне пекло.

Ще одна зрадлива властивість ховається в полярній ночі. Антарктика—останній оплот інертності. На цьому материку, звідки вигнано все живе за винятком найпростіших або мікроскопічних форм, інертність керує широким царством. Вона має достатню могутність, щоб підкорити всякого, хто не буде з нею енергійно боротися; і ліниві, обмежені люди дуже скоро починають вести жалюгідне, тоскне існування, що нагадує сплячку.

Безсумнівно, є чимало способів протистояти полярній ночі, але ми вхопилися за найпростіший і найпрактичніший—нашим кращим товаришем була праця, ми дали їй помічника—систему. Це було наше знаряддя боротьби.

На храмі Аполлона в Дельфах вирізьблено: „Уникай надмірності в усьому“—це стало нашим лозунгом. Ми виробили режим, при якому людина не могла віддаватися надмірності ні в їжі, ні в відпочинку, ні в роботі. Мені здається, відсутність певного режиму була причиною страждання багатьох зимовочних експедицій. Без нього стирається межа, що відокремлює день від ночі, і в тяжкій одноманітності тягнуться довгі, нескінченні місяці.

Наш день узимку починався рано. Рівно о восьмій го-



„Маленька Америка“ в полярну ніч

дині ранку доктор Гулд з акуратністю й сумлінністю, що приводила всіх у відчай, підводив з койки заспану, розпатлану голову і громовим голосом, від якого пробудилися б мертві, кричав:

— Вста-ва-й на сніданок!

Схоплюватись тієї ж секунди було необов'язково, бо лютий холод (двері всю ніч лишалися відчинені навстіж і тільки рано вранці зачинялися черговим), примушував навіть найвитривалішу людину квапливо ховатися в теплоту спального мішка, щоб остаточно набратися духу. Але вилежуватися і не годилось і не рекомендувалось, бо завжди могла знайтись яканебудь підступна людина, яка тільки й чекала нагоди, щоб викинути забарливого з спального мішка. За винятком найбільш загартованих і міцних духом, вранішнє обмивання робилося дуже поверхово.

Снідання подавалося рівно о 8.30, і тут уже додержувалось великої суворості. За довгим столом у будинку Ідальні розсідалося всього 21 чоловік, так що було встановлено дві черги. Ті, хто спізнявся, діставали громадську догану, займали місця в кінці столу і мусили сами себе обслуговувати. Якщо вони насмілювалися попросити хоч би склянку води, їм зараз же нагадували про весь тягар їхнього гріха, і вони засоромлено замовкали. В міру того, як минала зима, кухонний персонал на чолі з кухарем Теннантом поступово перетворився в таких деспотів, що ми з завмиранням серця ждали, що вони запровадять смертну кару за найменше спізнення.

Сніданок, як правило, складався з сушених фруктів, чорносливу, маісових і овсяних коржів та кофе з молоком; зрідка подавалася шинка і яйця. Я ніколи не бачив таких курячих яєць. Жовтки так замерзали, що вони не відтавали при варінні і, виступаючи над білком, скидалися на вирячені жовті очі. „Плоскі яйця“ зробилися синонімом цивілізації.

Після закінчення сніданку кожен брався за доручену йому роботу. Спеціалісти експедиції—метеорологи Хейнес і Харрісон, радисти Хансон, Месон і Петерсен та фізик Девіс виконували певні, постійні обов'язки, механік Чегка разом з Рекером і Джуном, що виявляли великі здібності до механіки, звичайно йшли до майстерні, де й працювали над приладами. Том Мелроу—наш електромонтер розподіляв потрібну на день кількість бензину. Він повинен був пильнувати, щоб витрата пального не перевищувала певного мінімуму, і треба сказати, що покладені на нього обов'язки він виконував надзвичайно сумлінно. Роботи вистачало і на решту зимовників, і ніхто не лишався без діла.

Як тільки остання страва зникла з обіднього столу,

найбільшого в таборі, цей стіл негайно перетворювався в робочий. Коли б у цей час в наше підземелля якимнебудь чудом потрапила занесена в безлюдні льодові простори Антарктики стороння людина, вона б вражено спинилася, побачивши ту кипучу діяльність, що розгорнулася під снігом. Вона побачила б групу людей навколо столу, на якому вперемішку лежали всілякі слюсарні й столярні інструменти, частини будованих санок, радіоустаткування, навігаційні прилади, собача зброя, похідні примуси й т. д., і почула б удари молотка об сталь і гудіння пилки.

Численні приготування до весняних походів і дослідницьких польотів цілком заповняли дні всіх учасників зимової партії. Наприклад, доктор Коман, крім опрацювання колекцій, виготовляв рецепти щоденного раціону санних партій; Джун і Чегка, розібравши славетну нансенівську пічку, намагалися вдосконалити цю досі найкращу в світі похідну кухню; радисти виготовляли чималу кількість маленьких радіоапаратів, щоб забезпечити ними кожен санну партію; Стром і Балкен із спритністю, якої я в них і не підозрював, робили санки, а Рекер, Паркер і Джордж Блек допомагали капітанові Мек Кінлею виявляти тисячі метрів плівки, знятої ним під час польотів.

Так звана фотолабораторія капітана Мек Кінлея була справді незвичайною спорудою, і в Маленькій Америці не було, здається, жодної людини, яка в той чи інший час не притягалася б на допомогу нашому аерознімальникові, коли він робив кабалістичні ритуали. Фотолабораторія завжди була важливим центром нашої діяльності, але іноді вона ставала таким бурхливим місцем суперечок і дискусій, що навіть було порушено питання про її закриття, зважаючи на те, що вона загрожує громадському порядку. Бідний Мек, йому перепадало з усіх боків! Виявляти аероплівку досить важко навіть в умовах удосконаленої сучасної лабораторії; в Антарктиці ж ця робота межує з безумством. Обробка надчутливої плівки рулонами в 25 метрів завдовжки і 229 мм завширшки повинна відбуватися в абсолютній темряві, а для виявлення кожної котушки потрібно близько 100 відер води.

Як не дивно, вода дуже цінний предмет в Антарктиці; щоб її добути, треба розтоплювати сніг, тобто витратити багато вугілля, а вугілля—чорний діамант Антарктики. Щоб забезпечити Мека максимальною кількістю води, ми розташували його фотолабораторію поруч з кухнею.

„Чіпс“ Гулд махнув своєю чародійною паличкою і спорудив лабораторію з непотрібних решток будівельних матеріалів. Власне кажучи, фотолабораторія складалася з двох кімнат—темної кімнати, зовсім захищеної від доступу світ-

ла, і невеликого приміщення, що служило конторою, сушійкою і хемічною лабораторією.

Мек Кінлею потрібно було близько двох місяців, щоб закінчити устаткування фотолaboratorії і привести все в повний порядок (його робота завжди відзначалась незвичайною точністю і акуратністю); нарешті він заявив, що все готово, і взявся до обробки знятих ним Рокфеллерівських гір, берегової лінії і Китової бухти—всього вісім рулонів.

Теннант з явним незадоволенням передав у розпорядження Мек Кінлея свою плиту на вранішні години, і зраділий Мек поставив на розпечену до червоного пічку бочку, наповнену снігом. Та, на жаль, через півгодини нагрівання в бочці лишилася одна третина води—дуже сумний наслідок. На плиту поставили другу бочку з снігом, а першу обережно поставили на підлогу. Перше, ніж сніг у другій бочці перетворився в воду, вода в першій бочці перетворилася в лід! Виявилось, різниця між температурою повітря на рівні людського зросту і підлоги становить 15° в наслідок втрати тепла в природній циркуляції повітря.

Тут почалася неймовірна метушня. Протягом кількох днів вся станція в повному складі готувала воду Мек Кінлею, і всі джерела опалення, що могли перетворити сніг у воду, були пущені в хід. Табір буквально збожеволів; і бідний Теннант марно гукав на допомогу, голосно протестуючи проти профанації плити всілякими мисками, чашками, горшками й бочками. Думаю, що ця справа кінчилася б бунтом, коли б наш геній механік Чегка не врятував становища блискучим винаходом. Його прилад складався з двох 20-відрових сполучених барабанів спід бензину з діркою вгорі для приймання снігу. Під кожним резервуаром він помістив по великому бензиновому пальнику. Резервуари були поставлені на ніжки так, що вода легко стікала. Так була розв'язана „водяна проблема“, і Мек Кінлей знову здобув прихильність кухаря.

Проте доля продовжувала робити нам каверзи. Позбутися води була не менш важка справа, ніж добувати її. Ми не могли давати воді просто стікати надвір, як наївно думали. Вода зараз же замерзала, ледве тільки вона торкалась землі, і через кілька годин грандіозна бурулька зовсім закривала стік. Тут знайшлися герої, які мали досить мужності, щоб знову взятися за лопату, їх не спинив навіть лютий мороз; вони вирили в бар'єрі яму близько півтора метра в квадраті і завглибшки в 8 метрів. Потік води з шумом полився крізь сніг і безперешкодно досягав дна. Отже, і друге питання, зв'язане з водою, було щасливо розв'язане.

Але через холод виникали все нові й нові перешкоди.

Щоранку замерзали труби й стоки, і перш ніж почати роботу, треба було їх відігрівати. Плівка зберігалася в теплі, завдяки тепловим прокладкам, спеціально виготовленим для резервуарів. Для збереження розчинів від замерзання ми наливали їх на ніч у термоси. Для сушіння вже виявленої плівки завжди винахідливий Чегка намотував кінці 3-метрового рулону на колеса вагонетки—в перший і безумовно в останній раз частини цього благородного засобу пересування знайшли собі таке застосування в Антарктиці! Після виявлення всієї котушки Мек Кінлей побачив, що її треба безперервно крутити, бо інакше плівка висихала на одному кінці і замерзала на другому.

— Придумав,—сказав Чегка,—саме те, що вам треба: маленький мотор.

І от з'явився маленький мотор, що відслужив Мек Кінлеєві незамінну службу. Але в той же час він викликав таке сильне порушення в роботі електрозв'язку, що з нашими радистами мало не зробився нервовий удар!

Розпал веселощів наставав, коли Мек Кінлей з своїми помічниками поринали в пекельну пільму темної кімнати. Спочатку панували тиша й спокій—ознака того, що все йде гладко. Потім звичайно лунав крик—в темряві сталася сутичка. Потім чулися приглушені прокляття, що поступово зростали в силі й виразності—Мек Кінлей щось загубив. А через деякий час починалось щось подібне до танку—це означало, що у нещасних фотографів замерзли ноги. І справді, різниця між температурою повітря і підлоги давала себе знати: часто доводилось працювати по пояс голими, але в хутряних брюках і пімах, щоб захистити нижні частини тіла від лютого холоду—на підлозі лежав шар льоду.

Отже, поки фотографічний відділ експедиції займався роботою, в Маленькій Америці не бракувало розваг.

В тій же фотолабораторії сталася дуже драматична пригода. Якось уночі Девіс лишився в ній працювати. Горіла маленька бензинова пічка. Девіс відчув дивну сонливість, але пояснив це просто втомою. Раптом він помітив, що одно з цуценят, яких Мек Кінлей звичайно держав у фотолабораторії, лежить непритомне. Девіс підняв цуценя і поніс його в їдальню, але на порозі упав непритомний. Він отруївся газами.

Зараз же на сцені з'явився доктор Коман. Девіс лежав у глибокій непритомності, але незабаром, завдяки енергійним заходам, вжитим нашим доктором, розплющив очі і здивовано прошепотів.

— Що трапилось?

Ми негайно витягли його на повітря і стали водити

туди й сюди по снігу. Холодне повітря зробило свій вплив. Девіс швидко опритомнів, але інцидент мало не закінчився трагедією, бо, поспішаючи врятувати Девіса від отруєння, ми не помітили, що він майже голий, і трохи-трохи не заморозили його на смерть. А проте Девіс не дістав навіть нежиттю, і все закінчилося щасливо.

Лабораторія Мек Кінлея збагатила нас надзвичайно цінними географічними відомостями. Коли його знімки були виявлені, я побачив, з якою бездоганною точністю аерокамера відбила всі деталі, що потрапили в поле її зору.

Під час осінніх польотів Мек Кінлей сфотографував близько 80 миль берегової лінії на схід від бухти, Рокфеллерівське гірське пасмо і околиці Китової бухти. Вся сума знімків не тільки давала безперервну лінію ландшафту, але й відзначала всі географічні особливості в їх складному відношенні одна до одної. При порівнанні фотографій з записами, зробленими під час польотів, яскраво виступала перевага камери перед оком. Коли були виявлені знімки побережжя, ми відкрили кілька цікавих гряд тиснення, що очевидно вказували на присутність суші, гряди лежали на невеликому віддаленні на північний схід від Китової бухти. Вони простягалися на кілька миль в глибину материка з ясно означеною центральною лінією кліважу.

Найцікавіші результати дала колективна робота Гулда і Мек Кінлея. В результаті спостережень, зроблених Гулдом в Рокфеллерівських горах, були встановлені контрольні точки, завдяки яким шляхом математичних обчислень стало можливим визначити відносну висоту і віддалення топографічних даних, показаних на фотографіях.

Аерофотознімання може бути здійснене двома способами. Перший—вертикальний, при якому для знімання об'єктів камери встановлюється в проріз у шдлозі літака. Другий—перспективний—досягається шляхом встановлення камери під певним кутом у проріз, зроблений збоку в корпусі літака. Кожний спосіб має свої переваги. Тоді як вертикальний дає більшу точність, перспективний покриває більшу площу і включає в знімок горизонт. Ми вирішили вживати в Антарктиці перспективний, спосіб з двох причин: поперше, всяка місцевість, видима з літака, повинна бути знята; подруге, точність у метрах необов'язкова в полярних дослідженнях. Більшість знімків була зроблена перспективним способом, але близько 60 квадратних миль Китової бухти було знято вертикально на висоті 2600 метрів. Точність становить головну цінність роботи Мек Кінлея.

Повернімось до опису нашого дня. Близько полудня оголошувалась перерва в роботі, і ми збиралися на кухні,

щоб закусити й відпочити. Теннант з своїм помічником Арнольдом Кларком клали на маленький стіл, що стояв біля плити, бутерброди з сардинками, семгою і іноді з сиром. Хто хотів, пив чай, кофе або какао. Цій пор дня була присвоєна незрозуміла на перший погляд назва „ведення спостережень“. Під час нашого плавання на „Сіті“ Біль Хейнес звичайно близько полудня кудись зникав, кидаючи на ходу цілком правдоподібне пояснення, що він іде „робити спостереження“. Ми, розуміється, думали, що він має на увазі метеорологічні спостереження, але незабаром викрили, що замість того, щоб присвячувати себе метеорології, він ішов просто в камбуз, де незмінно випрошував у Теннанта чашку кофе і величезний бутерброд. Таким чином слова „робити спостереження“ спочатку означали всякий дрібний обман, а потім стали синонімом другого сніданку.

Робота відновлялася близько години дня і продовжувалась до пів на п'яту.

Обід був головною подією дня. Стіл накривався скатертю, тобто вірніше клейонкою, і це давало нам повне право причислити себе до найрозкішніше забезпечених експедицій в Антарктиці. Обід подавали рівно о п'ятій годині, але вже задовго до цього група зимовників збиралась в їдальні, нетерпляче чекаючи, коли Теннант подзвонить в гонг. Через обмежену площу стола обід подавали трьома-чотирма заходами, але до п'ятої години у нас пробуджувався такий невимовний голод, що ждати своєї черги було справжньою мукою, особливо, коли такі славетні ненажери, як Стром і Крокет, які звичайно ухитрилися потрапити в першу чергу, загрожували цілком знищити всі страви.

Зважаючи на те, що м'ясо убезпечує від цинги, у нас завжди подавалось на обід або баранину, або яловичину, а іноді печеню з пінгвінів, тюленів або китів. Супи переважно готувалися з консервів, але на кінець зими, коли ми почали економити, рекомендувалось особливо не заглиблюватися в хитромудрі винаходи Теннанта, а найвередливіші з моїх товаришів додержували ті думки, що кухар пускає в діло для навару чи то старі паруси, чи то спальні мішки.

Після печені ми їли овочі—сушені або в консервах—цибулю, шпінат, боби, моркву й т. п., які у нас були у великій кількості. Потім подавалось солодке й кофе.

За обідом жваво обговорювалися всі події дня, а іноді й справи далекого, майже вже забутого світу.

ЦИВІЛІЗАЦІЇ НАМ НЕ ТРЕБА

„Хоч би яке доблесне було ваше бажання вирушити в Антарктику“,—сказав Черрі-Гарард, „ваше перебування на цьому материку, раз ви вже опинилися на ньому, не може бути поставлене вам в заслугу. Провести рік у старому зимовищі Скотта на мисі Еванса або в Маленькій Америці, тому що ви полярний дослідник, не більш похвально, ніж провести місяць у швейцарській санаторії, тому що у вас сухоти, або зиму в Нью-Йорку, тому що ви нью-йоркський житель. При даних умовах це найзручніше і найлегше, що ви можете зробити“¹.

Я розвину цю думку: як тільки ваші кораблі пішли від вас на північ і пак закрився за ними, утворивши міцну, непереборну перепону, ви—житель Антарктики принаймні на вісім місяців, незалежно від того, хочете ви цього чи ні; всі сучасні засоби, які має світ у своєму розпорядженні, не зможуть вас до строку визволити з цього полону. Якщо клімат для вас надто суворий, якщо ви не любитель снігових штормів, якщо вас дратує, що ви завжди перед очима своїх товаришів, якщо ви не переносите полярної ночі, якщо вас нудить від самої згадки про смаженого пінгвіна, якщо ви не можете стулити очей в оленячому спальному мішку, шерсть якого лоскоче вам очі й ніс—якщо це все вас нестерпно пригнічує і мучить,—однаково виходу нема. Коли взявся за гуж, не кажи, що не дуж!

Правда, Антарктика не леже з троянд, але вона і не найтвердіше леже в світі. Ноді Маленька Америка декому з нас здавалась дуже веселим і щасливим місцем у світі.

Післяобідні години були майже завжди найприємнішим часом дня. Тарілки відсувалися, з'являлися люльки, цигарки, хто лишався побалакати за столом, хто приєднувався

¹ Черрі-Гарард. „Найгірша подорож у світі“. Гарард був науковим співробітником останньої експедиції Скотта.

до інших груп в сусідніх будинках. Було у нас кілька чоловік, що ніколи не спочивали.

Одним з них був Ронне. Його кравецька машинка в кутику управлінської будівлі замовкала тільки тоді, коли він брав голку в руки і з швидкістю і спритністю, якій позаздрила б кожна жінка, закінчував свої нескінченні кравецькі витвори. Бротен проводив цілі дні за виготовленням моделі „Сіті оф-Нью-Йорк“, початої ним з настанням полярної ночі; цій роботі він приділяв весь свій час і увагу. Але більшість цінувала свій відпочинок, і кожен старався по-своєму якнайкраще провести дозвілля.

Я любив з боку спостерігати своїх товаришів і іноді мені здавалось, що в них сталася велика зміна. Але загалом всі дуже швидко звикли до одноманітного існування, обмеженого чотирма стінами, під покровом полярної ночі, а попереднє життя віддалилося і покрилося нальотом не-реальності.

У нас, як і всюди, людям було властиво об'єднуватися в групи, що виникали стихійно в результаті спільності смаків, поглядів, звичок і характеру. При цьому не помічалось ніякої відчуженості або ворожості щодо інших товаришів, та цього зовсім і не мали на увазі. Крім того завжди існувала партія більшості—прихильників політики табору—але часто виникала невелика купка противників її. Таким чином, Маленька Америка не уникала долі більшості урядів і мала своїх незадоволених.

Улюбленим місцем збирання зимовників була койка Бенні Рота, що містилася поруч з радіокімнатою в будинку Ідальні. Вечорами тут незмінно збиралося велике товариство і було так шумно, що куточок був названий „клубом Бенні“. Треба було тільки пробути деякий час у клубі, щоб збагатитися найрізноманітнішими відомостями про всі події, що колись відбувалися в світі.

Тут можна було почути „Чіпса“ Гулда, що говорив про морські закони і про торговельний флот; Балкена, що з захопленням згадував про спортивні змагання; Діна Сміта, що розповідав усякі історії про польоти цікавіші, ніж найзахоплюючий роман. Тут часто був наш мовчазний, соромливий метеоролог Харрісон, що ділився з нами своїми знаннями про примхи погоди і з непідробним запалом обговорював гру в безбол, що була його улюбленою пристрастю. Зрідка тут бував і доктор Коман, чудовий вчений і блискучий співбесідник, що яскраво й жваво розповідав про свої численні подорожі. Наш доктор мав неабияку ерудицію і разом з Ресселем Оуеном був авторитетом у питаннях літератури, політики й т. д. Зовсім окреме місце займав професор Гулд. Завжди спокійний, справедливий і

разом із тим надзвичайно співчутливий, він завоював симпатії всієї зимовочної партії. Не було кращого товариша, ніж Ларрі Гулд; але це не заважало йому як начальникові користатися загальною пошаною. Коли виникали якінебудь спірні питання, що здавалися нерозв'язними, до нього вдавалися як до арбітра.

Суперечки й дискусії—це і радість і горе полярної ночі. Скільки їх шалено розпалювалось у Маленькій Америці, немов вогонь, що пожирає сухе дерево, мені важко сказати. Нехай мороз досягав на дворі 50 градусів, у нас ніколи не бракувало палких тем. Політика, мистецтво, географія, історія—все було предметом палких дебатів. Чи є Китова бухта дійсно постійне утворення, чи вона одного чудового дня розпадеться на частини і викине нас усіх в море? Який винахід нашого століття можна вважати найбільш геніальним? Що легше перепливти—Британський канал чи Геллеспонт? Що дали світові наполеонівські війни? Що вище—тібетське плоскогір'я чи полярне плато? Чи вдасться кінематографії витиснути в майбутньому театр? Що ви найперше зробите, коли прибудете: а) в Нову Зеландію, б) на Бродуей і в) додому?

Немов бідні родичі, теми для суперечок були завжди з нами. Спочатку провадилась добродушна, невинна розмова, що незабаром переходила в пристрасну дискусію, яка розпалювалася все більше й більше, поки не загрожувала перетворити всіх нас в купу попелу. Здавалось, суперечкам не буде кінця. Тільки встигали затихнути втомлені, охрипли голоси в одному кінці кімнати, і атмосфера на мить розряджалась, як уже в другому кінці зароджувались нові гучні розмови, від яких струшувалися стіни. Ми зробили надзвичайно мудро, захопивши з собою в Антарктику енциклопедичний словник і всякі довідники—вони стали нашим порятунком. Коли ж ці поважні скарбниці знань не завжди могли дати вичерпливу відповідь на питання, які в дану хвилину були в Маленькій Америці питаннями життя й смерті, то це швидше пояснювалось надто великими вимогами і ненаситною цікавістю зимовників, ніж недбайливістю складачів і редакторів.

Для повноти картини я опишу її фон. Ідальня (вона ж кухня, вона ж спальня) була довга прямокутна кімната. З одного боку містилася кухня Теннанта, тобто плита, кухонний стіл і раковина для води. Обідній стіл на всю довжину кімнати був посередині, навколо нього стояли лави. Один куток займала радіокімната, відокремлена від Ідальні перегородкою, в яку були вроблені койки Бенні Рота і Арнольда Кларка.

Стіна проти плити була зайнята двома рядами койок:

шість нагорі і шість унизу, як лави в поїзді. Вони були зроблені з дощок, прикріплених гвіздками до стіни, і підтримувалися підпірками. Все земне майно людини висіло поруч з койкою: купа зморщеного й вогкого одягу, одна-дві фотографічні картки, а де в кого й календар. Між койками ледве вмещалось одночасно два чоловіка, а через те, що проходи завалювались крім того одягом і всякими речами спорядження, то необізнаній людині могло б вида-тись, що тут панує нездорова тіснота і жахлива скупче-ність. На ділі було зовсім не так уже й погано.

Власниками койок були Месон і Петерсен, Бебіє і Джун, Де-Ганаль і Сміт, Чегка і Берсей, „Чіпс“ Гудд і Теннант, Стром і Блек. Під час галасливих зборів біля койки Бенні Рота мешканці верхніх койок залазили в свої спальні міш-ки і з олімпійської висоти брали участь у палких розмо-вах. Над Бенні Ротом було ложе Арнольда Кларка, найти-хішої і найакуратнішої людини в таборі, власника розкіш-ної лампи, яку він собі змайстрував з десь ним добутої скляної вази і лампового скла. Кларк дуже любив свій куточок і доклав усіх сил, щоб зробити його ком-фортабельним. Відзначаючись незвичайною гостинністю, він з незмінною привітністю зустрічав відвідувача своєї вишки; і навіть під кінець зими, коли тютюн розцінювався на вагу золота, в нього для гостя завжди знаходилися ци-гарки. Койка Бебіє користалася такою ж популярністю. Але тут же були й менш компанійські люди, які ухитря-лися, не зважаючи на безпосереднє сусідство з „клубом“, займатися своєю справою. Так Де-Ганаль вічно тарабанив на друкарській машинці, яку він якимсь чудом підвісив по-руч з койкою, а Дін Сміт не відривався від свого щоден-ника, безсумнівно найбільшого і найінтимнішого щоденника в світі.

В управлінському будинку невеликій групі зимовників, що займали один кінець кімнати: Білю Хейнесу, Чарлі Лоф-грену, Хенрі Харрісону і нашому дотепному Теффі Де-вісу—була присвоєна дуже непохвальна назва „щураче гні-здо“. Найнеймовірніші змови і відчайдушні штуки, що при-водили одночасно в сахоплення і неспокій жителів Малень-кої Америки, зароджувалися в цьому „гнізді“, і приглу-шений сміх, що часто долітав з цього кутка, означав, що тут замишляється щось недобре.

Управлінський будинок не набагато відрізнявся від бу-динка ідальні. Моя кімната, бібліотека і кабінет для нау-кових занять займали одно крило будинка. Койки були розташовані біля двох протилежних стін—ліворуч два ряди по шість койок, і праворуч чотири койки в два ряди. Лі-воруч жили Ронне і доктор Коман, О'Брієн і Балкен, Мек

Кінлей і Гулд, фан дер Фер і Рекер і вищезгадані змовники; на протилежному кінці містилися Паркер і Оуен, Хансон і Мелроу. Позад них містився лазарет доктора Комана, відокремлений дощаною перегородкою, і радіолабораторія.

Тут панувало таке ж безладдя і спостерігалась та ж тіснота. В вентиляторах завивав і плакав вітер, а по кімнаті безупину гуляв пронизливий протяг.

Але вернімося назад і пошукаймо третю групу жителів колонії. Ми проходимо через кімнату для наукових занять, завалену всякими складними приладами, відчиняємо двері і виходимо в передню. Праворуч міститься кульово-пілотна станція, звідки Хейнес і Харрісон посилають в небо кулі для дослідження циркуляції повітря в верхніх шарах атмосфери. Дах розсувається, і метеорологи випускають кулі через люк, а потім стежать у теодоліт за польотом по нічному небу. Із кульово-пілотної станції двері відчиняються в тунель, що веде на поверхню бар'єра. Але ми підємо іншим шляхом і пройдемо в ідальню підземним ходом.

Другі двері відчиняються в головний тунель, де при світлі електричного ліхтарика оживають сліпучі фарби. З стелі і стін звисають льодові кристали, відбиваючи проміння, що впало на них. Вони виблискують, як блакитні діаманти. Ми в зачарованому палаці з кришталю, і весь він обвішаний дорогоцінним камінням. Сніг лунко хрумтить під ногами, а з рота вилітає пара. Сьогодні морозний вечір; в нашому підземеллі 40° нижче нуля, а на поверхні значно холодніше. Ми проходимо мимо цілого ряду тунелів, що виходять у головний. Праворуч катакомби ведуть до складу медикаментів і в головну комору, якою відає наш завідувач господарства Блек. Ліворуч три ходи: в гімнастичний зал, в немагнітний павільйон Девіса і до колодязя, де Мелроу зберігає бензин і гас.

Ми завертаємо за ріг; поперед нас по снігу стелеться смуга світла—це Джордж Блек, завідувач господарства, пішов промишляти. Снопик світла раптом підскакує й перебігає по стіні. Блек очищає сніг і спорожняє якийсь ящик. Отже, в нас будуть завтра на обід боби!

Ми швидко проходимо повз Блека, кидаючи на ходу кілька привітальних слів—температура не сприяє довгій розмові—і поспішаємо далі. Тунель раптом поширюється, і ми потрапляємо у велику комору, покриту зверху брезентом і всю заставлену ящиками. Ліворуч—вугільний склад, а праворуч—сховище м'яса. Ще кілька кроків, двері—і мета досягнена: ми в норвезькому будинку. Ця назва присвоєна будинкові не тому, що в ньому живуть норвежці, справді там нема жодного представника цієї країни, а тому, що ми купили його в Норвегії.

Розмір будинка 4 метри на 6. Під вікном горить гасова пічка, решта площі зайнята койками. На підлозі стоять санки, над якими пораяються „три мушкетєри“, Воган, Гудель і Крокет, випробовуючи якийсь новий вид упряжі. Сейпл читає, згорнувшись калачикому спальному мішку, а Торн пильно вивчає карту. Джим Феурі дрїмає в мрійній позі, йому напевне ввижаються автосанки, цей новий вид транспорту, з яким йому пощастило добитися таких блискучих наслідків. Решта мешканців—Олександр і Демас—відсутні; напевне, вони в „клубі Бенні“.

Ми прощаємось, знову спускаємося в підземелля і йдемо до майстерні Чегка, звідки долітає ритмічне гудіння Коллеровської установки. Ми проходимо майстерню, завалену інструментами, відчиняємо двері і опиняємося в ідальні. Але ми не спиняємося і через другі двері виходимо на площадку, де намагаємо в снігу грубо висічені сходи. Підійматися по цих примітивних сходах справа нелегка, бо східці обмерзлі, покритись снігом і вже дуже стерлися від частого ходіння. Ми наполовину йдемо, наполовину ліземо навкарачках і таким чином за допомогою всяких акробатичних хитрощів добираємося до виходу. Зараз же морозне повітря впинається в обличчя, немов розпечені голки. Різниця між температурою підземелля (-35°) і поверхні (-45°) дуже помітна.

Нас зустрічає темна, холодна ніч. Над бар'єром висить тьмянний, фантастичний місяць, і сніг випромінює бліде мерехтливе світло. Знімається вітер, дотик його зовсім не подібний на поцілунок. Ми прямуємо вперед так швидко, як тільки дозволяє важкий одяг. Стежка, якою ми йдемо, раптом обривається, і перед нами—глибока, зяюча відтулина. Крутий спуск—і ми знову під захистом катакомб. Підземелля, в якому ми перебуваємо, являє собою велике приміщення, перегорожене надвое сніговими брилами. З одного боку—лижна ремонтна майстерня, переповнена спорядженням, санками, збруями й лижами. З другого—переддвер'я в собачий городок—приміщення, де рубають на частини тюленячі туші, перш ніж годувати ними собак. Руді плями, що чітко виступають на снігу, говорять про те, що тут недавно відбувалось годування. Праворуч заглибина, що веде в собачий тунель, звідки чути гавкіт і гарчання. Якщо ми заглянемо вниз, то побачимо спрямовані на нас численні фосфоресцюючі очі, які немов хочуть сказати нам: „будь ласка—зайдіть сюди і дайте нам чоґонебудь попоїсти!“

Але ми йдемо далі й підходимо до дверей, спід яких вибивається тонка смуга світла. Зараз ми побачимо антарктичний феномен—єдиний в історії антарктичних досліджень будинок на двоє. Це палац Уолдена і Бротена, який

вони спорудили собі з непотрібних решток будівельних матеріалів. Якщо нам усміхнеться щастя, ми застанемо тут стрункого красуня Строма з тілом грецького атлета, руками лісоруба і душею артиста, що співає норвезькі народні пісні під акомпанемент гармонії.

Але нам не щастить. Сьогодні Строма покинула його муза, і він балакає з Балкеном. Бротен схилився над пічкою, в яку він кидає великі шматки ворвані. Повітря повне їдкою смердючого кіптю, від якого страждає нюх, сльозяться очі і найчистіше обличчя вкривається жирним трудно відмиваним шаром. Але пічка—гордість і радість Бротена, він зробив її сам з сталевого барабана, в якому зберігався бензин, і вона йому миліша за найбільш удосконалену пічку в світі. Широкоплечий і мовчазний Уолден з незмінною люлькою в роті шиє собачу збрую. У них нема нічого спільного, крім любові до собак. Уолден—досвідчений каюр аляскінських золотих копалень, собаки становлять головний інтерес його життя, він ненавидить Антарктику, не переносить її за її одноманітність, відсутність горбів і дичини. Бротен—одчайдушний моряк, завжди в гарному настрої, всюди почуває себе як дома; до своєї подорожі на південь він ніколи не мав справи з собаками, але тут він поводить їх з ними, як з маленькими дітьми. Він відібрав найслабших, кривих і нікчемних лайок і зробив з них чудових ізових собак. Що зблизило цих двох людей—чи спільний інтерес, чи щонебудь інше—не знаю, але між ними зав'язалась надзвичайно тісна дружба, і завдяки їй вони провадять якесь своє, трохи відокремлене життя.

Такий, коротко, опис Маленької Америки і побіжна характеристика декого з її жителів. Я забув ще згадати про Квіна Блекберна, завзятого прибічника сну на свіжому повітрі. Позаду радіокуточка він збудував собі сніговий будинок, викладений з боків ящиками з харчами, з брезентовим наметом посередині. Джерелами тепла були лише спальний мішок і примус. Будинок сполучався з головним тунелем вузьким коридором, який був єдиним виходом з нього.

— Припустім, у вас почнеться пожежа,—спитали ми Блекберна,—як ви тоді врятуєтесь?

— Я покладаюся на спритність доктора Комана,—відповів він.

Доктор Коман стояв на чолі пожежної дружини табору. І Блекберн протягом майже всієї зими спав у палатці, і хоч він вічно собі щонебудь обморожував—то обличчя, то ноги,—не здавався.

Для більш чи менш ясного уявлення про Маленьку

Америку, я повинен ще сказати декілька слів, і про її чотириногих жителів. В собачому містечку поруч жили мир і благодать з дикою жорстокістю і непримиренною ворожнечою. Воля сильного керувала там залізною рукою. Життя містечка полягало в роботі і в шматках мороженого тюленячого м'яса, від запаху якого і старий і малий приходили в стан екстазу. Ночами, коли на бар'єр спускалася глибока німотність замерзлого безживного світу, з надрів лабіринту долітав чудний, неприємний для людського слуху, хор. Треба мати неабиякі нерви, щоб переносити пісню півсотні собак, яка все підвищувалась, поки не досягала високої тремтячої ноти, потім немов по сигналу раптом уривалась, щоб зараз же знову початися. В цьому меланхолійному співі в собаках пробуджувався вовк.

Хоча ми часто оглядали ланцюги, а проте завжди було кілька собак, яким удавалося звільнитися. Тоді розпалювалась війна, лилася кров, і каюрам доводилось чимало морочитися, щоб навести порядок.

Ескімоську собаку не завжди можна приручити, деякі з них зовсім не піддаються дресируванню. У нас була одна собака, що вперто відмовлялася ходити в упряжі, і після довгої боротьби каюр визнав себе переможеним. Вигляд у цієї розлюченої дикої істоти, що накидалася на каюра, був не з приємних, але разом із тим не можна було не захоплюватися гордим і непокірним духом тварини.

При всьому тому, лайки можуть бути найкращими друзями. Треба сказати, що їх взаємини з людиною зазнали жорстокого наклепу. Вони чудово реагували на м'яке, гарне поводження, і більшість з них поводитися з нами як найсмирніші свійські тварини. Каюрам вони завдавали загалом не дуже багато клопоту, і ті дуже прив'язалися до своїх вихованців.

Проте, решта зимовників спочатку ставилися до собак з великим недовір'ям, вважаючи їх зрадливими і злими. Була у нас одна собака, на ім'я Улі, наполовину вовк; вона мала жахливу репутацію, яку каюри навмисне чорнили, щоб нагнати побільше страху на боязких членів колонії. Улі в упряжі поводила себе бездоганно, але в усьому іншому її зовсім не можна було приручити. Одного чудового вечора серед зими „Чіпс“ Гулд спустився в собачий тунель полагодити ґрати в „родильній палаті“, щоб не дати цуценяттам розбігтися по табору. Він поставив поруч себе газовий ліхтар і взявся до роботи. Почувши раптом якийсь шерех, він оглянувся і побачив цуцика, що тікав разом з ліхтарем.

— Кинь, зараз же кинь,—закричав Гулд. Цуцик лягався, кинув ліхтар і втік щодуху, але при цьому ліхтар

перекинувся, і тунель поринув у пітьму. Розбуджені шумом собаки зараз же підняли пронизливе виття. Чорне підземелля наповнилося моторошними звуками. Смертельний страх охопив тесляра. Він згадав усі оповідання про Улі і, нічого не бачачи, нічого не розуміючи, хитаючись, став кидатися по тунелю, аби тільки якнебудь врятуватися від цього страшного звіря. Йому ввижалося, що Улі блукає десь тут у пітьмі і ось-ось на нього накинеться.

Він безнадійно заблудився.

Раптом чиясь м'яка вогка морда ткнулась йому в руку. Напівмертвий Гулд відсмикнув руку і затремтів усім тілом, думаючи, що настала остання хвилина його життя. Але собака радісно вискнула, стала на задні лапи й лизнула його в обличчя.

— Берч,—прохрипів Гулд. Берч—одна з найдобріших собак табору була загальною улюбленицею. Витерши холодний піт з лоба, Гулд в пітьмі звільнив собаку і, міцно схопившись за один кінець ланцюга, крикнув:

— Біжи, Берч, біжи!

Собака помчала, як він і сподівався, до їдальні і, не пам'ятаючи себе від радості, Гулд стрімголов біг за нею, не випускаючи з рук ланцюга, поки не зачинились за ним двері, що ведуть в собачий тунель. Через кілька секунд дивна пара влетіла в кухню.

— Теннант,—скрикнув захеканий тесляр,—ця собака врятувала мені життя. Я хочу дати їй ціле ягня.



Щуценята вчаться ходити в упряжі



Дозвілля зимовників у полярну ніч

Цуценята доводили нас до розпачу. Їх було багато: сини і дочки Леді, Жозефіни і Холлі. Зовсім здичавілі, вони гасали по табору, вічно плутаючись під ногами, з'їдали все, що їм удавалося схопити, і весело й безтурботно переносили найлютіші морози. Серед зими, коли градусник показував 55° нижче нуля, Емі, одна з собак Гуделя, привела п'яťох цуценят. Дбаючи про їх добробут, Гудель виклав ящик шаром соломи, але постілка постійно мокрила від дихання Емі і, щоб цуценята не померзли, Гудель переніс їх до себе в кімнату. Але з цього нічого не вийшло, бо схвильована мати припершій же можливості перетягла їх назад у тунель. Коли цуценята трохи підросли, Гудель спробував їх годувати кашею, але вони презирливо від неї відверталися, з захопленням уминаючи морожене тюленьче м'ясо. Через кілька тижнів цуценята приєдналися до загальної дикої банди, а на кінець зими вони вирости в найбільших і найсильніших собак колонії. Не зважаючи на всю свою нестримність, ці маленькі дикунки були добродушні створіння, і коли я виходив на прогулянку, вони на мій свист вибігали юрбою і супроводили мене по дорозі в бухту.

В їх присутності Іглу поведився надзвичайно нахабно й гордо. Фамільярність породжує презирство, і він давно вже переміг той страх, який в ньому спочатку викликали лайки

під час плавання на „Сіті“. Він не боявся навіть найбільших собак, безсумнівно, вважаючи себе за великого воїна, тому що ми так часто рятували його від смерті. В його поводженні було навіть щось вибачливе, особливо щодо цуценят, хоч його життя було у великій небезпеці. Він раз-по-раз намагався втекти в собаче містечко і майже завжди повертався звідти, потребуючи медичної допомоги, в якій доктор Коман йому нікому не відмовляв. Іглу ходив зі мною гуляти. Природа не дала йому природної шуби, і тому Ронне пошив йому штучну з верблюжої шерсті. Цей одяг, що покривав йому тіло й лапи, пробуджував безмежну цікавість диких цуценят, і при кожній нагоді вони підкрадалися до нього ззаду і відщипували шматочок шерсті, бажаючи, очевидно, довідатися, що це за чудернацький звір. Ці наскоки так ображали Іглу, що він ледве стримувався і, виждавши, коли хтонебудь з його мучителів загавиться, налітав на нього немов розгніваний індик. Як йому вдалося протягом цілого року не стати жертвою цих милих убивць, просто чудо!

Але я дуже відхилився.

Крім роботи було чимало способів, що допомагали нам коротати час. Великою популярністю користувалися всякі гри. Старовинна американська гра в покер зробилася антарктичним проводженням часу. Та обставина, що гроші втратили у нас всяке значення, не зменшувала інтересу гри. Ніхто й не думав грати на гроші. Грали просто так або на цигарки, які розцінювалися значно вище за гроші; на кінець зими, коли тютюн кінчався, обличчя картярів виражали таке хвилювання, немов на карту були поставлені мільйони Моргана. Але після закінчення гри виграші звичайно повертались їх колишнім власникам, і гра починалась знову. Деякі віддавали перевагу бриджу, особливо ним захоплювались Дін Сміт, Мек Кінлей, Харрісон, Рекер, Чегка і я.

Значну частину дозвілля зимовники проводили в гімнастичному залі. Це була невелика кімната, вирита в снігу, на глибині 5 метрів з брезентом замість даху, що, розуміється, покритися глибоким шаром снігу. Тут Балкен, Торн, Сміт, Сейпл, Берсей, Стром, Блек і Блекберн систематично займалися гімнастикою, не зважаючи на те, що в кімнаті стояв сорокап'ятиградусний мороз. Часто тут відбувалися спортивні змагання і матчі в бокс між Стромом і Балкеном.

Ми не могли поскаржитися на брак розваг. На кінець зими, коли атмосферні умови покращали, Петерсен і Мессон зв'язалися з ширококовними станціями в Веллінгтоні (Нова Зеландія). Суботами, о четвертій годині дня, для нас

влаштовувалась спеціальна радіопередача, трансльована з Піттсбурга й Шенектеді. Невимовно приємно було чути голоси друзів! Найчастіше радіо працювало бездоганно, але бували дні, коли в наслідок якихнебудь метеорологічних причин передача ставала дуже неясна.

Кожної неділі, що офіційно була у нас днем відпочинку, відбувалися кіносеанси. Одна з стін ідальні перетворювалась в екран за допомогою натягнутої простині; перед екраном ставився ряд стільців, світло виключалося, і Рекер і фан дер Фер починали виставу. У мене від цих вистав лишилися дуже сумбурні враження. Фільми були нам подаровані „Національним управлінням Ревю“, яке, очевидно, керувалося в своєму виборі надмірною любов'ю до старовини. А проте нам дали і кілька картин, правда, добре пошарпаних, з участю Чарлі Чапліна, і ці фільми не сходили з екрана, викликаючи бурхливе захоплення публіки. Коли ж, як це часто траплялося, в картині не вистачало найцікавішого місця, наші кіноексперти, ані трохи не бентежачись, негайно вставляли кадри з іншого фільму, що іноді приводило до цілком несподіваної і надзвичайної розв'язки. Поводження глядачів краще обминути мовчанням. Досить сказати, що почуття, які на батьківщині в чопорних кіно-театрах доводилось стримувати з пошани до закону і громадського порядку, тут знаходили собі природний бурхливий прояв, чому чимало сприяли скандальні коментарі нашого вельмишановного доктора!

Протягом зимових місяців двічі на тиждень професори й доценти антарктичного університету читали лекції з різних предметів, які мали те чи інше відношення до науководослідницьких цілей експедиції. Доктор Гулд читав курс з геології, який він вів у мічиганському університеті. Його лекції відвідувала майже вся зимовочна партія. Месон і Хансон робили доповіді про радіонауку; Джун, з допомогою Балкена й Сміта, керував гуртком авіації, а Мек Кінлей читав про аерознімання. Ці заняття, вносячи в наше життя корисну і разом з тим приємну різноманітність, всіляко нами підтримувались. Завдяки їм зимовники дістали правильне уявлення про завдання експедиції і багато дечого навчилися,

В управлінській будівлі в бібліотечній кімнаті стояло механічне півніно (віктрولا), що ніколи не замовкало. В її репертуарі були джазбанди і класична музика. Повинен сказати, що і те і друге знаходило однаково захоплення слухачів. Майже щовечора „Чіпс“ Гулд або Джек Берсей заходили в бібліотеку і заводили свої улюблені мелодії, які вони могли слухати до нестями (не своєї, а сусід). Працюючи в сусідній кімнаті над складанням подячних звітів,

я почував себе найнещаснішою людиною в світі, що потрапила в компанію безумних менестрелів.

Ми ніколи не поривали зв'язку з цивілізованим світом, і вісті як веселі, так і сумні, долітали до нас, переборюючи неосяжні простори південного океану і льодових полів. Я ніколи не забуду того вечора, коли Воган, що був разом з нами перед гучномовцем, довідався по радіо про смерть свого брата. В ті вечори, коли радистам не вдавалося почути останні вісті, в Маленькій Америці ставало сумно.

Щоденні інформації, передавані по радіо газетою „Нью-Йорк Таймс“, приймалися нашим радіовідділом і щовечора друкувалися на дошці оголошень. Таким чином, ми були більш чи менш в курсі всіх громадських справ, і в нас завжди були теми для нових дискусій.

Коли всі інші розваги набридали, ми влаштовували вечори самодіяльності. У нас був свій антарктичний мюзикхол, в якому хиби театрального оформлення надолужувалися безпосередністю. Крокет, Гудель, Феурі і Бебіє вдавали балерин; зодягнені в спідниці з кухонних рушників і в перуки з вірьовок, вони являли собою незабутнє видовище, хоч не дуже чисті шерстяні кальсони, що визирали спід самодільних спідниць, навряд чи захопили б естета. Гумор був грубуватий, тонкістю зовсім не відрізнявся; доморощені дотепи смішили нас до сліз, проте навряд чи вони викликали б посмішку у сторонньої людини. Дуже часто вся сіль дотепу полягала в якійнебудь дрібниці—фразі або події—зрозумілій тільки нам.

Зимовники охоче „розігрували“ своїх товаришів, підмічаючи їх слабі сторони.

Незабаром після настання зими на поверхні бар'ера недалеко від будинків, на північ, була виявлена розколина, що набрала загрозливих розмірів. Наступного дня з'явилась друга розколина на сході, а потім третя на заході. Ми буквально були оточені прірвами, і та частина зимовочної партії, що додержувалась теорії про непостійність бар'ера, засмутилася і провіщала великі страхиття. Однієї особливо темної ночі, коли надворі стояла приємна температура в сорок градусів нижче нуля, була задумана і негайно виконана ганебна змова. Мешканці управлінського будинка, що безтурботно спали, були підняті на ноги громовим криком Демаса: „Бар'ер зламався!“ Люди, що звичайно вилізали ранками останніми з спальних мішків, цього разу опинилися попереду всіх. Деякі розумно накинули на себе перший-ліпший одяг, але були й такі, що вистригнули в самій спідній білизні. Хансон, що ніколи не розгублювався, схопив в оберемок набір інструментів і радіоустаткування, маючи намір зібрати наспіх аварійну-радіоуста-

новку, щоб повідомити світ про нашу загибель. Передня заповнилась метушливими постатями. Але в природі ніщо не змінилось, бар'єр спокійнісінько стояв на своєму місці, і замерзлі, тремтячі від холоду й люті люди повернулись назад, присягаючись помститися! Нещасний Демас потім признався, що він три ночі не замикав очей, боячись, що його розірвуть на шматки.

Другої ночі, коли черговим був Рессел Оуен, лиходій-змовники з норвезького будинка, виждавши, коли охолоне плита в їдальні, прокралися на вулицю і заткнули відтуліну димової труби мішком спід вугілля. Наступного ранку вони встали ні світ, ні зоря і сховалися в тунелі біля дверей їдальні. Через деякий час до їдальні увійшов замерзлий і стомлений Оуен і почав розтоплювати плиту. Протягом кількох секунд вогонь весело тріщав, але потім густий дим валом ринув з плити, піднявся до стелі і пішов по всій кімнаті. З усіх боків почувся кашель, супроводжуваний прокляттями й дуже непохвальними зауваженнями на адресу чергового, який, не розуміючи, в чому справа, відчиняв одну по одній дверці, заслонки й затулки, стараючись всіма силами налагодити тягу. Кілька мучеників, наділених м'якшим серцем, ніж їх товариші, вилізли з спальних мішків і стали допомагати Ресселові. Але дим не розсіювався. А в цей час мешканці норвезького будинка стояли, придувшись до дверей і втішаючись всією цією метушнею. Нарешті, в той момент, коли напівзадушені мешканці їдальні стали готуватися до невеликої прогулянки, вирішивши, що краще замерзнути, ніж загинути від задушення, іскра потрапила в мішок, запалила його, і таким чином з'явилась тяга. Пригода закінчилась загрозою відплати.

Найхарактернішою рисою взаємовідносин і розмов змовників була здатність все перетворювати в насмішку. Сарказм всюди руйнуюча сила, але при скупченому існуванні, яке провадить всяка полярна експедиція, він набирає нечуваних розмірів. У нас були ущіплені язики, що перекручували зміст найневинніших слів. Де-Ганаль, спускаючись з своєї койки, незмінно зачіпав величезними чоботиками по голові Діна Сміта. Останній, будиши втіленням ввічливості, в таких випадках лагідно говорив: „пробачте“. Незабаром тільки дуже смілива людина наважувалась вимовити невинне „пробачте“. Хансон, дуже делікатна людина і чудовий товариш, мав звичку з великим запалом говорити про роботу своїх помічників, поки у нас не знайшовся анархіст, що прозвав подібні розмови „гладінням по голівці“ і „слинопусканням“. Після цього всякий обмін люб'язністю швидко вийшов з моди!

Можливо, я надто докладно спинився на цій стороні

картини, намагаючись змалювати життя людей в полярну ніч. Але, розуміється, це тільки окремі епізоди.

День кінчався рівно о 10 годині. Світло в будинках вимкнулося, вогонь у пічках більше не підтримувався і всі двері відчинялися настіж. Ми вважали, що поганий фізичний стан учасників попередніх антарктичних зимовок почасти пояснювався тим, що люди дихали затхлим, тяжким повітрям, ніколи не виходячи з тісних приміщень, в яких пічки топилися цілу добу протягом усієї зими.

Дозволялося читати, лежачи на койках. Кожному видавалась певна кількість свічок, а найбільш винахідливі зимовники виготовляли собі каганці й гасові лампи, пристосовуючи для цього порожні банки спід консервів. Але після того, як відчиняли двері, миготливе світло свічок поступово загасало, спершу внизу, куди раніше доходило холодне повітря, а потім і на „антресолях“. Незабаром температура досягала 35° нижче нуля, і люди поспішали сховатися в теплі спальні мішки.

Маленька Америка засипала. Не спав тільки нічний черговий.

Чергувати ночами було обов'язком всіх зимовників, крім кухаря і його помічника. Чергування призначалися в алфавітному порядку. Самотньо було черговому, а часом і холодно. Але зате він користався деякими привілеями. Його „пост“ був у бібліотеці. Йому давалась свічка і гасовий ліхтар. За полюбовною згодою з кухарем він одержував гаряче кофе в термосі і бутерброди, щоб пом'якшити суворість нічного неспання. Обов'язки його були різноманітні і не позбавлені цікавості. Щопівгодини він мусив виходити на вулицю, щоб робити спостереження над південним сяйвом; спостереження записувалися в книзі, спеціально заведеної для цієї мети нашим фізиком Девісом. Пізніше цю роботу взяв на себе Демас, і провадив її майже всю зиму. Демас був надзвичайно старанним юнаком і, бажаючи використати нічну тишу, працював ціліснітькі ночі. Потім черговий мусив перевіряти, через короткі проміжки часу напрям і швидкість вітру. Це робилося за допомогою хитромудрого електричного самозаписувача, встановленого Хейнесом у кабінеті для наукових робіт. Двічі на ніч черговий робив обхід Маленької Америки як підземними ходами, так і по землі, якщо цьому не перешкоджала пурга. Обхід був одним з заходів обережності проти пожежі. О пів на сьому ранку черговий зачиняв усі двері, розтоплював плиту в їдальні і пічки в управлінському будинку, будив кухаря, наповнював снігом бочку, що стояла на печі в бібліотеці, щоб зимовники мали теплу воду для вмивання, і йшов спати.

Робота була не дуже складна, і деякі зимовники охоче чергували, бо це давало їм змогу читати і працювати в тиші і на самоті. Нічна прогулянка по землі була багата на мальовничі враження. В ясні тихі ночі на небі часто показувався срібний місяць, зорі горіли незвичайним блиском, і глибока, бездонна тиша панувала на пустинних просторах бар'єра. В такі хвилини на землі не було другого місця, де б панувала така німотність... Зрідка вона порушувалась далеким гуркотом; то ламався бар'єр або стискався лід, нагадуючи гарматну стрілянину. Одного разу я був присутній при цікавому явищі, яке найправильніше було б назвати „сніготрусом“—кора широких снігових полів затремтіла і заколихалася. Потім знову все стихало.

В будинках мовчання ночі порушувалось гудінням обертючих чашечок анемометра, слабими звуками людського дихання, а в дуже великі морози дзвоном натягнутого дроту, що підтримував осі анемометра.

Було у нас декілька чоловік, які, не зважаючи на холод, щодня виходили на прогулянку. Іноді ми йшли групами, але частіше гуляли поодинокі, не тому, що надокучили один одному, а тому, що кожному хотілося побути самому. Кілька хвилин самотності і споглядання під високим склепінням неба впливало дуже благодійно. Звичайно наш шлях лежав до Китової бухти. Там перед нашими очима завжди відкривалось щонебудь нове. Торосисті пороги, що подекуди досягали 10—15 метрів заввишки, постійно міняли свої обриси; в тьмяному освітленні вони набирали фантастичних форм. Коли світив місяць, можна було побачити в далині західні скелі бар'єра; їх стрімкі білі стіни непомітно зливалися з сірими тонами полярної ночі.

Професор Гулд і Девіс вивчали льодові утворення; особливо їх увагу привертала розколина поблизу Маленької Америки. Льодові колодязі на північ від табору являли певний інтерес, хоч вони були значно менші проти величезних прірв, що з'явилися на південному заході в тому місці, де бар'єр підходив до берегового припаю. Морозного зимового дня ми зробили екскурсію до цих розколин, і я спустився в одну з них. Холод припиняє хемічну дію сухих батарей, і тому ми не могли користуватися електричними ліхтарями. Замість них Хансон пристосував прожектор до переносного бензинового генератора, який ми захопили з собою. Партія вийшла у складі Строма, Сейпла, Вогана, Феурі, доктора Комана, Торна й мене.

По дорозі до розколин Стром так сильно обморозив собі палець на нозі, що йому довелось бігти назад у табір, щоб відігріти ногу. Проте, він незабаром повернувся. Ми

спинилися біля краю однієї з найбільших розколин, що мала завширшки близько одного метра. Ми опустили прожектор, але дна не побачили, бо розколина не опускалась вертикально, а вигиналась під гострим кутом. Стром перев'язав мені груди вірьовкою, і товариші стали спускати мене вниз. Коли я досяг першого повороту, надто туго натягнута вірьовка стала мене душити. Я закричав щосили, але шум бензинового генератора заглушав голос, Мотаючись над прірвою і не маючи змоги впертися ногою в сторчові стіни, я почував, що зараз задихнуся. А проте я догадався жілька разів енергійно смикнути вірьовку, і мої товариші зрозуміли, що зо мною трапилось щось недобре. Мене витягли на поверхню, полагодили вірьовку і знову спустили.

Красу цього спуску важко передати словами. Величезні льодові кристали, що покривали стіни, горіли незліченними блискітками в світлі прожектора. На глибині приблизно 15 метрів я досяг дна. Я потрапив у грот, стіни якого так близько сходилися, що я міг зробити лише кілька кроків у кожному напрямі. Термометр показував 26° нижче нуля.

За моїм сигналом Стром спустив мені лом, і я став добати лід під ногами, щоб переконатися, чи являє він собою міцну основу, чи тільки місток. Мені не вдалося пробитися глибше 0,30 м. На смак лід був солоний, таким чином морська вода заповнювала розколини в околицях Маленької Америки. Очевидно, лід тут ніколи не розтавав.

Я не міг відірвати очей від льодових кристалів, надзвичайно великих і дивовижно досконалих формою. Ці антарктичні квітки утворюються з парів морської води, які підіймаються, згущуються і замерзають. Відбиті промені прожектора перетворювали цю зловісну розколину в казкову печеру, викладену ізумрудно-зеленим, блакитним і червоним прозорим кришталем.

Може здасться дивним, що ми могли працювати на повітрі під час полярної ночі. Звичайне уявлення, що полярна ніч безпросвітно темна, дуже перебільшене. Абсолютна темрява швидше виняток, ніж правило. Найтемнішої ночі, 21 червня, коли сонце стояло на найбільшій віддалі, вузька червона смуга освітлювала опівдні північний горизонт. Часто після сильного південного вітру темна смужка водяного неба, яка вказувала на те, що море Росса вільне від льоду, яскраво виступала з околиць сірої імли. В липні, за винятком тих днів, коли небо було затягнуте хмарами, чимраз більша дуга світла на небі провіщала день, що повільно повертався.

Південне антарктичне сяйво „Aurora australis“, що відповідає північному сяйву „Aurora borealis“ в Арктиці, з'яв-

лялось майже щоначі і освітлювало небо чудовою ілюмінацією. Це прекрасне видовище звичайно починалось незабаром після півночі і часто повторювалось в слабшому вигляді між 6 і 7 годинами ранку. „Аураора аустраліс“ рідко можна було бачити опівдні. Найчастіше вона з'являлась на сході і рідше в напрямі південного магнітного полюса.

Сяйво—один з найкращих дарунків небес. Прояви його дуже різноманітні, воно постійно змінює форму й зафарблення. 4 травня ми бачили дивовижне видовище. О 7 годині ранку широкі хвилясті стрічки простяглися на небі з сходу на захід, забарвлені на краях в рожеві й червоні кольори, які поступово переходили до середини в ніжно-золотисті тони. Протягом кількох хвилин стрічки колихались і тремтіли, немов розгойдувані невидимою рукою, потім вони розірвались, і яскрава заграва розлилася по небу. 19 травня на небі зустрілися південне сяйво, відсвіт сонця і місяць. Світило, що покинуло нас і освітлювало далекі області землі, забарвило в блідожовтий колір тонку смужку біля північного горизонту. На сході червоний палаючий місяць старався вибратися з хмар, що затемнювали його лик, а з півночі на південь струмували різнокольорові стрічки південного сяйва...

Коли ж небо затягнуте завісою хмар, антарктична ніч безнадійно чорна. В такі дні вийти з дому—значить піддати себе великій небезпеці. Світовий сигнал на радіовищі завжди горів, але навіть дружне мигтіння цього провідного вогника затемнювалось падаючим снігом. 26 червня в шалену пургу Харрісон, не зважаючи на наші поради, пішов в обхід по Маленькій Америці. Він заблудився і навряд чи знайшов би дорогу, коли б не короткочасне прояснення неба, при якому йому вдалося на мить побачити сигнальний вогонь. Наш кухар мало не загинув таким же чином. Наприкінці зими ми відірвали Теннанта від плити і дали йому день відпочинку, щоб він мав змогу вивчити Антарктику інакше, як з кухні. Він швидко відсвяткував цей урочистий випадок, заблудившись між головними будівлями і після безнадійних мандрів у п'ятні лише випадково добрів до будинка Ідальні. Бідолаха так перелякався, що більше вже не наважувався на прогулянки по Антарктиці, тому його знайомство з цим негостинним материком лишилося дуже недосконалим.

І справді легко було заблудитися навіть за п'ять кроків від табору. Після метелиці всю Маленьку Америку, крім радіощогл, заносило снігом. Будинки й ангари для літаків зникали, і тільки досвідчене око могло щонебудь впізнати в безформних заметах, що підвищувалися над поверхнею.

Хоч би яким нудним предметом для розмови вважали

погоду в цивілізованому світі, в Антарктиці вона завжди є захоплюючою темою. Насамперед погода відіграє першорядну роль для наукового працівника, а її примхи й химери являли для всіх нас величезний інтерес.

Травень почався сильним потеплінням. 2-го числа температура піднялась до -10° , але вже 4-го вона знову впала до 42° нижче нуля через південно-східний вітер, денна температура становила -15° , але ввечері повіяв вітер з сходу і настало сильне похолодіння—термометр показував -40° . Середня температура місяця дорівнювала 30° нижче нуля за Цельсієм.

Червень був порівняно теплий місяць, з середньою температурою повітря в -24° . 9-го числа було зовсім тепло, всього 8° нижче нуля. Цей місяць ознаменувався двома своєрідними явищами. 11-го й 19-го йшов справжнісінький дощ; краплі в міру свого падіння на радіощогли та інші відкриті площини, перетворювались в іней, і незабаром весь табір прикрасився блискучою льодовою бахромою, що нагадувала химерні квіти. Бували дні, коли при сорокаградусному морозі утворювався такий густий туман, що предмети, які лежали від нас менше як за 300 метрів, ставали невидимими. Наявність у природі водяних парів у напівохолодженому стані при таких низьких температурах повітря була для багатьох з нас великою несподіванкою; наука досі ще не дала задовільного пояснення цьому дивному явищу.

У червні випало надзвичайно багато снігу. Кількість опадів за місяць дорівнювала 411,5 міліметрам.

Липень був дуже бурхливим місяцем. Його прихід ознаменувався сильним морозом: 1-го числа температура дорівнювала -51° ; а покинув він нас з неймовірним шумом—30-го швидкість вітру досягала 75 миль на годину¹ і 31-го вітер все ще лютував. Протягом перших двадцяти семи днів температура коливалась між -16° і -56° . 28-го числа вона впала до -60° ². 31-го термометр показував -12° . Середня місячна температура дорівнювала -42° . Протягом п'яти днів лютувала шалена пурга. Але з точки зору видимості липень був найкращим місяцем. У нас було сімнадцять ясних днів.

Серпень приніс з собою потепління: 9° нижче нуля, але скінчився морозом: 31-го температура впала до -55° . 16 серпня, під час сильної бурі, барометр досяг максимальної точки падіння, будьколи відзначеної в Антарктиці:

¹ Це була найбільша швидкість вітру, зареєстрована в Маленькій Америці.

² Найнижча температура року.

706,6 міліметрів. А проте значно лютіші шторми провіщались меншим падінням барометра. Було остаточно встановлено, що на барометр ніяк не можна покладатися для завбачення погоди в Антарктиці.

22 серпня відбулися офіціальні проводи зими. В цей день до нас повернулось сонце.

Чи дуже було холодно в Маленькій Америці? Щоб відповісти на це запитання, погляньмо на діаграми Хейнеса. Було 114 днів з температурою не вище 40° морозу; 62 дні не вище —45°; 33 дні не вище —50° і три дні не вище —57°. А проте, погода зазнавала різких змін. Під час пурги 5 і 6 червня температура підвищилась протягом 20 годин з —45° до —9°, стрибок на 36 градусів! Підвищення температури на 15—20 градусів протягом кількох годин було звичайнісіньким явищем під час бурі. Тому ми стали ставитися до пурги з мішаним почуттям—з одного боку, вона сама по собі була неприємною перешкодою, але з другого, вона звичайно припиняла довгу облогу морозу. А втім, коли віяв південний вітер, як це часто бувало після пурги, температура знов різко падала з такою ж швидкістю, з якою підвищувалась. Словом, у нас ніколи не було причини жалітися на спеку.

При морозі в 45° гасові ліхтарі, якими ми користувались для пересування по підземеллю, гасли, хоч повітря лишалося зовсім нерухоме: пальне замерзало. Ізоляційна стрічка на телефонних проводах ставала крихка і легко ламалась. Дуже важко доводилось Рекеру і фан дер Феру під час знімання. У великий холод кадри склеювались через нерівномірне скорочення. Уже при 35° нижче нуля плівка дерлася, і нашим фотографам доводилось вставляти її голими руками, при цьому задубілі пальці боляче прилипали до металевих частин. Після такої роботи я не раз бачив, як наші кінознімальники підстрибували від болю, соваючи руки під пахви. Найменша волога, що потрапляла в камери, зараз же замерзала. Треба було старатися не дихати на об'єктиви, щоб уникнути утворення інею, який неможливо було знищити. Звичайно апарати лишались після роботи на повітрі, бо, потрапляючи в тепле повітря, вони негайно покривалися шаром льоду, і перш ніж знову користуватися ними, доводилось їх розбирати, кожну часточку ретельно обтирати і протягом кількох годин відігрівати біля пічки. А проте Рекер і фан дер Фер мирилися з цими труднощами, вважаючи їх за частину своєї роботи. Я рідко зустрічав людей, які були б так безмежно віддані своїй справі!

Часті метелиці приносили нам також чимало неприємностей. Не було, здається, такого відкритого місця або

найменшої щілинки, будь то поверхня лінз чи людська шия, куди б не залазили пластівні вічно падаючого снігу. Ще дошкульнішим був вітер. При абсолютному штилі прогулянка при 45° морозу цілком терпима, навіть приємна, але вже маленький вітер завдавав справжніх страждань. Доктор Коман і Теффі Девіс робили ряд дослідів над охолоджувальною силою повітря при різних метеорологічних умовах. 28 липня при температурі в —56° і швидкості вітру в 2,5 милі на годину шкіра втрачала 52 мілікалорії на квадратний сантиметр в секунду, а 16 серпня, коли температура дорівнювала всього лише —15°, тобто на 41° вище, втрата тепла становила 95 мілікалорій на квадратний сантиметр в секунду. Це було від того, що вітер віяв із швидкістю 30 миль на годину.

Ми зустріли зиму у повному озброєнні. Завдяки Ронне, який нас так невтомно обшивав, що в нього не лишалося часу подумати про самого себе, ми були цілком забезпечені теплим одягом.

Основний предмет теплового одягу—малиця, тобто ескімоська шуба. Цей одяг створився в результаті вікової боротьби з холодом, і він чудово захищає від найлютіших морозів. У мене була малиця з оленячого хутра, вагою близько 3 кг. Крій її я запозичив у ескімосів в Ета, вважаючи, що народ, який на протязі багатьох віків живе в полярних країнах, повинен був виробити найкращі засоби захисту від холоду.

При морозі, що перевищував 50°, у мене змерзались вії, і я ледве-ледве міг відкривати очі. Для захисту обличчя наші винахідники сконструювали різні маски. Найбільшим поширенням і визнанням користувалась маска, зроблена Джуном на зразок маски для гри в безбол. Вона складалася з дротяної снасті, покритої брезентом, з воронкою, що йшла до рота і міцно до нього прилягала. В міру того, як випаровування згущувалося, воронка покривалася з середини інеем, і її доводилось очищати рукою. Великою зручністю маска ніяк не відзначалась, але зате вона захищала обличчя. Рекер винайшов інший тип маски. Вона одягалась на очі, як окуляри, і мала шерстяну завіску, що спускалась на груди; завіска ця засовувалась за комір малиці.

Ми винаходили й випробовували всякі нові типи одягу, які повинні були найбільше відповідати суворим умовам полярного клімату. За цією роботою ми провели багато годин ще в Нью-Йорку, до відплиття експедиції на південь, а потім в Антарктиці. Опрацьовуючи найкращий комплект теплового одягу, ми старалися використати досвід, набутий нашими попередниками—Скоттом, Шеклтоном,

Маусоном і Амундсеном, доповнюючи його вдосконаленнями, які вносили ми. Здебільшого основою було оленяче хутро, безсумнівно найлегше і надзвичайно тепле. Крім готових виробів ми привезли в Антарктику п'ятдесят шкур оленят, які Ронне перетворив у спальні мішки, малиці, брюки й рукавиці. Поверх хутряного одягу ми вдягали брезентові брюки і брезентові плащі, що добре захищали від снігу й вітру.

Випробовуючи під час зими різні зразки одяжі, ми мали на увазі потреби санних партій, які повинні були робити подорожі на весні, а також потреби льотного складу в разі вимушеної посадки далеко від бази. Для успіху весняних і літніх робіт відповідний одяг повинен грати не меншу роль, ніж їжа.

Найчутливіша частина тіла, особливо в поході, є ноги. Кращі уми, що присвятили себе географічним дослідженням, болізно і часто безрезультатно бились над розв'язанням проблеми взуття, придатного для полярних переходів. Помилка в цьому напрямі може привести до великих страждань. В полярних країнах люди значно частіше обморожують ноги, ніж руки.

Найкращим теплим взуттям виявились п'єкси, суцільно покриті хутром і викладені всередині кількома шарами повсті і шаром трави сенни. Завдяки цій траві, що вбирає вологу, нога ніколи не пітніє. П'єкси чудово захищають від вогкості, що є бичем антарктичного пішохода, не менш зрадливим ворогом, ніж вітер. Крім того лижне взуття повинно бути досить велике, щоб його можна було вдягти на 3—4 пари шерстяних панчіх. Маючи це на увазі, я попросив в Амундсена найбільшу пару чобіт, що вживалися в його експедиції, і замовив на цей велетенський зразок взуття для учасників нашої зимовки. Можна цілком вірити, що у нас ніхто не міг поскаржитися на малий розмір чобіт! А проте влітку, особливо для довгих лижних переходів, це взуття було надто велике. Тут прийшли на допомогу Балкен, Стром і Торн, що внесли хитромудре вдосконалення, завдяки якому розмір взуття можна було на бажання зменшувати.

Спальні мішки, що були одночасно і радістю і мукою жителів антарктичної колонії, робилися з оленячого хутра і покривалися брезентом. Кожен зимовник пристосовував спальний мішок, керуючись поглядами, які були в нього щодо цього. В результаті деякі спали безтурботно і в теплі, а інші протягом усієї зими жалілися на холод. Мій мішок щільно облягав тіло і міцно стягався біля шиї, перешкоджаючи таким чином проходити холодному повітрю. Бротен приробив до свого мішка неймовірну кількість всіляких пловорозок і стрічок, з допомогою яких він змінював форму

свої хутряної постелі. Складнішого пристосування для сну я ніколи в житті не бачив! Легше й швидше було вбратися в повну військову форму, ніж влізти в такий мішок, але зате, як запевняв Бротен, він являв собою ідеал теплоти й затишку.

Досить одежі, щоб не мерзнути, досить їжі, щоб не голодувати, і деяка невибаглива їжа для розуму—ось усе, що потрібне в Антарктиці. Дивно, яке задоволення може дати таке примітивне існування!

— Чого вам найбільше бракує в Антарктиці, Теффі?— спитав я нашого фізика.

Він відповів:

— Спокуси.

НАЗУСТРІЧ ВЕСНІ

„Але ви повернетесь, ненавидячи один одного. Нестерпна нудьга жде вас у полярну ніч“. Ось що нам говорили друзі, коли ми вирушали на південь. А проте ненависть—емоційний стан, який може опанувати людину де завгодно, з таким же успіхом у вітальні на П'ятій Авеню, як і в сибірському гарнізоні. А нудьга—пересичення розуму, що не має ніякого відношення до географічних широт. Ненавидіти нам було нікого. Розуміється, бували випадки роздратування, що набирали іноді затяжного характеру. Один був надто балакучий і цим викликав незадоволення своїх товаришів, другий—неакуратний; вічно гублячи те, що йому потрібно наступного моменту, він перевертав догори ногами весь табір; а третій, захоплений своєю власною персоною, з надто великим інтересом, якого не поділяли товариші, розповідав нескінченні, всім уже набридлі історії з свого життя. Один чи два чоловіка були безсумнівно ледачі, і це всіх дратувало.

Великою рівнодійною силою була відданість спільній справі. Навіть ледарі палко й широко бажали успіху експедиції, а я віддаю перевагу людині трохи ліній, але що любить свою справу, ніж енергійній людині, яка нездатна чесно ставитися ні до чого, навіть до самої себе. Такі люди існують, але, на щастя, у нас їх не було. Інакше наша справа була б засуджена на невдачу. Але з другого боку покажіть мені групу людей, які жили б, як ми, і серед яких протягом цілого року панувала б повна гармонія, з чіх уст лилися б тільки солодкі слова на адресу один одного, і я матиму сумнівний привілей бачити перед собою добродішних маріонеток, а не людей, створених з плоті і крові і наділених нервами.

Чи нудьгували ми? Розуміється, іноді й нудьгували. Наприкінці зими бували періоди, коли нам всім здавалося, що час спинився, а весна й сонце покинули нас назавжди. Але це траплялось рідко. Більшу частину полярної ночі

ми так були зайняті величезною підготовною роботою, яку треба було закінчити до весни, що у нас буквально не лишалося часу для відпочинку—де ж було нам нудувати!

Не забудьте, що люди, які вирушили зі мною на південь, були не звичайними людьми, яких я вибрав з тисячі. Серед них було кілька блискучих дослідників; більшість були обдаровані вище середнього, а решта являли собою той тип людей, яких можна зустріти всюди: тих, що сумлінно і впевнено виконують свою роботу. Були у нас і вчені, палко віддані науці, були й такі, хто нічого не дав би за весь той вантаж знання, який можна було б помістити на „Сіті“. Одні творили чудеса спритності й винахідливості, і в їх руках шматок дерева, матерії чи металу перетворювався в наймайстерніший і найпотрібніший предмет спорядження, про який тільки може мріяти дослідницька партія. Інші ж не вміли розпалити вогонь, навіть коли б від цього залежало їх життя! Кілька чоловік були заготовані, мужні спортсмени, що легко й весело переносили суворість нашого життя, а другі вічно бурчали і до настання весни не наважувались відійти далеко від пічок.

Але кожен був цілком на своєму місці, або тому, що він був спеціалістом у своїй справі, або завдяки видатним особистим властивостям, які робили його цінним учасником нашої експедиції—інакше його не було б з нами. І всі знали, на що вони йдуть, і готові були переносити обмеження безкорисливо, не чекаючи за це ніякої нагороди. А інтерес до досягнення спільної мети, що запалював їх, спаяв їх у міцний, енергійний, працездатний колектив, якому не страшні були труднощі, що стояли перед ним.

У деяких людей дивний погляд на речі. Вони уявляють, що ми з'явилися в Антарктику, щоб створити газетний фейлетон або сенсаційний кінофільм. Які вони далекі від істини! Нас привела сюди жадова знань, знань, що може й не мають безпосереднього практичного застосування, але є безсумнівно величезною науковою цінністю.

Звичайно, ми повинні були старанно підготуватися, щоб якомога зменшити ризик і незручності, зв'язані з усякою новою справою. Половина роботи людства спрямована до того, щоб удосконалити і убезпечити свою працю. А проте, коли ми повернулися, голова одного великого підприємства сказав нам:

— Ваша експедиція, очевидно, була надзвичайно легка. Вона проходила надто гладко; їй не вистачало нестатків і драматизму.

Яка нісенітниця! Всякий похід в Антарктику, однаково, чи відбувається він у повітрі, чи по землі, зв'язаний з фе-

личезними труднощами. Це, на жаль, потверджується невимовними стражданнями і загибеллю багатьох чудових людей, що знайшли своє останнє пристановище на цьому материку. Розуміється, льотні дослідження полярних областей провадяться з значно меншою затратою часу, ніж сухопутні. Але в кожному способі пересування є свої специфічні мінуси, які такі очевидні, що не потребують пояснення. Досить сказати, що переваги в швидкості й зручності, які дає літак, почасти врівноважуються відносною безпечністю санних подорожей.

Як часто ми робимо помилку, гадаючи, що раз робота виконана гарно і без лихих пригод, то, значить, вона була легка. Історія полярних досліджень повна контрастів. Згадаймо хоч би експедиції до південного полюса Скотта і Амундсена. Протягом багатьох років у деяких критиків встановився звичай применшувати труднощі й небезпеки амундсенівського походу. Навіть сам Скотт, натрапивши на сліди норвежців в кількох милях від полюса, необачно вирішив, що вони знайшли легший шлях¹.

Обидві партії—амундсенівська, що поверталась на північ після досягнення полюса, і Скотта, що все ще безнадійно прагнула на південь—зійшлись, не бачачи одна одної, на полярному плато на віддалі 75 миль одна від одної. Яку характерну і разом з тим повчальну картину вони являли! Коли б людині вдалося одночасно окинути їх поглядом, вона побачила б, з одного боку партію, що бадьоро і впевнено просувалася вперед за твердо виробленим планом, сити й здорову, а з другого боку,—групу людей, що вже вибилися з сил, що безнастанно витрачали нелюдську енергію, що терпіли невдачу за невдачею, змучених нестатками, ослаблених від голоду, засуджених на загибель у дорозі.

Можливо, амундсенівська експедиція була легшою. І ось з яких причин. Як засіб пересування Амундсен обрав собак, тоді як Скотт, що ставився до собак недовірливо, узяв з собою манчжурських поні. Амундсен теж ішов на риск. Він був першою людиною, що наважилась зимувати на бар'єрі, чим скоротив шлях експедиції на 100 миль. Це був сміливий крок і надзвичайно розумний. Нарешті, він пішов до полюса зовсім новим, недослідженим шляхом, не побоюючись величезних труднощів. Скотт же знав, що його жде, бо додержувався маршруту, яким пройшов Шеклтон в 1908 р.

Це зовсім не критика доблесного Скотта! Оцінку його дій могли б дати тільки ті герої, які спочивають разом з

¹ „Остання експедиція Скотта“.

ним у льодовій могилі. Своєю смертю і своєю поразкою Скотт дав світові дещо значно цінніше, ніж перемога. Він дав йому досвід, що вартий досягнення десятка південних полюсів.

Але ми хотіли жити. Скотт лишається неперевершеним, а мучеництво, хоч би як цього хотів наш шановний критик, зовсім не входило в наші розрахунки. Ми були скромними трудівниками, що намагалися в міру сил з честю виконати поставлені перед собою завдання. „Успіх жде того, хто зумів усе передбачити—люди називають це щастям. Поразка неминуча для того, хто своєчасно не вжив необхідних застережних заходів—це зветься невдачею“¹. А проте, примхи полярних країв можуть звести на нівець найретьельніше продуманий план.

Нескінченні години, проведені нами за обговоренням найдрібніших деталей кожного дослідницького походу, говорять про ту турботу, з якою ми ставилися до завдань експедиції. Треба було все передбачити і відгадати наперед. Були обрані спеціальні комісії, яким доручалось розробити найраціональніший план операцій і найкраще спорядження з урахуванням специфічних потреб партій. У нас була чудова полярна бібліотека, і ми широко користувались нею, щоб заповнити прогалини в нашому особистому досвіді. На кінець зими книги про Антарктику мали дуже пошарпаний вигляд.

Була сформована комісія по польоту до полюса в складі Балкена, Мек Кінлея, Джуна, Сміта, Паркера й мене; механіки Бебіє, Демас і Рот брали участь у нарадах і допомагали нам цінними порадами. Завдання комісії полягало у виробленні точного й докладного плану льотної експедиції, метою якої було досягти на літаку Форда південного полюса і повернутися до Маленької Америки. Тут не можна було просто знятися і злітати туди й назад. Крім чисто навігаційних труднощів, які безумовно треба було врахувати, існував цілий ряд питань, від правильного розв'язання яких залежав успіх усієї справи. Треба було точно визначити: 1) кількість бензину й мастила, потрібних для польоту, і розміри необхідного запасу пального; 2) максимальний вантаж провіанту і санного спорядження на випадок вимушеної посадки, а також той мінімум харчів, який забезпечив би щасливе повернення льотного складу і 3) набір запасних частин для ремонту „Форда“ при несерйозній аварії, які можна було б взяти з собою, не перевантажуючи літака. Крім того, беручи до уваги можливість вимушеної посадки „Форда“ далеко від бази, треба було виробити

¹ Амундсен. „Південний полюс“.

маршрути: а) для самої льотної партії, б) для рятівної групи на літаку і в) для санних партій.

Це була лише незначна частина проблем, зв'язаних з самим тільки польотом до полюса, а до складення остаточного плану протягом усєї полярної ночі розглядалися і обговорювалися всілякі проекти.

Можливо, читачеві було б цікаво на кілька моментів глянути на одно з засідань комісії. Звичайно вона збиралась після обіду в бібліотеці, яка була також і моїм кабінетом. Стіни кімнати були заставлені книжковими полицями. В простінку між книжками висів портрет мого друга—загиногого льотчика Флойда Беннета, ім'ям якого ми назвали наш полярний літак. В одному кутку містився письмовий стіл нашого секретаря Лофгрена, а в другому—друкарська машинка кореспондента Оуена. Кілька крісел стояло навколо невеликої пічки, що кидала на обличчя людей червонуватий відблиск. В бібліотеці було тіснувато—кімната мала всього кілька футів у квадраті. Коли за стінами лютувала пурга, в димарі тоскно завивав вітер і пронизливий протяг гуляв по кімнаті.

Людей, що зібралися в бібліотеці, навряд чи пізнали б навіть їх найближчі друзі. Холод не заохочував голитися, і багато хто з зимовників запустили собі пишні бороди; це робило їх зовсім непізнаваними. Джун, наприклад, став дивовижно схожий на генерала Гранта, а Сміт—на Лінкольна. Коли б не теплий одяг, можна було подумати, що це зібралась нарада в Потомаку, часів визвольної війни.

Берд. Отже вирішено, що польот до полюса не може бути здійснений без посадки в дорозі.

Балкен (кидаючи лукавий погляд на Мек Кінлея). Безпосадочний польот може бути здійснений, але тільки при умові, що Мек Кінлей піде пішки. Його апарат, півка, він сам і потрібні йому харчі й одяг складають дуже важкий вантаж. Коли б ми взяли замість цього пальне, тоді, можливо, обійшлися б без посадки.

Мек Кінлей (добродушно всміхаючись). Дякуй долі, Бернт, що я недочуваю, а то б тобі не минути лиха за такі слова.

Б'ерд. Нічого не вдієш. Мек Кінлей з своїм апаратом безумовно повинен брати участь у польоті. Знімання площі між базою і полюсом так само важливе для наших цілей, як і досягнення полюса. Раз назавжди запам'ятаємо: у всіх розрахунках вага Мек Кінлея і його апарата повинна розглядатися як основний вантаж.

Балкен. Ми вираховували радіус дії „Форда“ графічно і з допомогою формули Брекера. При тій вазі бензину

і важкого спорядження, який повинен підняти літак, радіус дії його дорівнює близько 170 миль. Цього недосить, щоб покрити віддаль від Маленької Америки до полюса і назад. Коли ж ми влаштуємо базу поблизу гірського пасма Королеви Мод, це дасть нам запас пального, що перевищує приблизно на 15% кількість, потрібну нам для перельоту з Маленької Америки до полюса і назад до бази в горах.

Сміт. Мені здається, було б нерозумно вилітати, не маючи з собою 20% запасу бензину. Коли ми потрапимо в смугу несприятливих вітрів, а це тут цілком можливо, то витратимо дуже багато пального. Чому дорівнює віддаль до полюса?

Балкен. 820 миль.

Берд. За моїми обчисленнями 790 миль. Треба буде точніше врахувати, поки ж наші цифри, розуміється, орієнтовні. В чому виражається мінімальна вага вантажу, який ми повинні захопити з собою з Маленької Америки, включаючи харчі, спорядження, савки, медикаменти, намети, науковий інструментарій, радіо і т. п.?

Балкен. Близько 7 250 кг, може трохи більше.

Берд. У мене вийшла приблизно така ж цифра.

Джун. Ми вважали, що досить взяти місячний запас харчів по 38 кг їжі на людину.

Берд. Ні, цього малд. Нерозсудливо було б вилітати, не маючи на літаку двомісячного запасу, я хотів би мати навіть тримісячний. Не можна робити експериментів з іжею. Якщо нам доведеться спуститися на полюсі або біля нього через аварію літака, ми доберемося до нашої бази в горах не раніше, ніж через два місяці. Будь Амундсен тут, він би те ж саме сказав. Ми з ним багато разів обговорювали ці питання. Сміт, почитайте, будь ласка, Шеклтона, Скотта і Маусона і складіть у формі цифрових табличок пройдені ними віддалення під час санних переходів.

Мек Кінлей. Я особисто стою за два польоти—перший, допоміжний, для влаштування бази, а потім уже другий—до полюса. Це дасть мені змогу двічі сфотографувати гірське пасмо Королеви Мод.

Берд. Припустімо, ми влаштуємо базу біля підніжжя гір Королеви Мод і використаємо цю базу, повертаючись назад з полюса. Тоді у нас, напевне, вистачить бензину, щоб до повернення в Маленьку Америку зробити польот над Землею Кармен, якщо тільки погода буде сприяти. Таким чином можна буде об'єднати два польоти в один.

Паркер. Де, на вашу думку, повинна бути влаштована база?

Сміт. На віддалі 400 або 500 миль від Маленької Америки; мабуть, найкраще біля підніжжя льодовика Акселя

Хейберга, якщо там можна знайти задовільну посадочну площадку. Можливість допоміжного польоту обмежується кількістю вантажу, з яким можна благополучно спуститися біля бази. По-моєму було б ризиковано робити посадку з вантажем, що значно перевищує 6 500 кг.

Балкен. Ми вираховували, що при посадці досить буде мати 6 500 кг, включаючи сюди місячний запас провіанту для чотирьох чоловік і рахуючи віддаль від Маленької Америки до бази в 450 миль. Вага літака без бензину приблизно дорівнює 4 245 кг. Кількість бензину для 800-мильного перельоту плюс 20% запасу визначається в 1 400 кг, якщо рахувати витрату пального в 235 літрів на годину. Всього 5 645 кг. Якщо ми вилетимо з вантажем в 7 250 кг і витратимо в дорозі близько 750 кг пального, то лишиться для посадки якраз близько 6 500 кг.

Берд. Я склав список спорядження для допоміжного польоту і це дає цифру в 6 302 кг. Але спочатку треба точно в'яснити, що нам потрібно буде для польоту до полюса. За моїми обчисленнями ми повинні взяти з собою вантаж в 7 215 кг, включаючи сюди вагу літака, аерофотознімального апарату і всього іншого. Треба рахувати середню льотну швидкість—100 миль на годину. Віддаль від Маленької Америки до полюса дорівнює близько 790 миль, а разом з поворотним польотом до бази в горах—1 135 миль, тобто 11,35 льотних годин. Якщо ми візьмемо з Маленької Америки 3 500 літрів бензину, нам вистачить пального на 15 годин, тобто на 3,65 години понад те, що нам потрібно. Іншими словами, у нас буде 24% запасу. Якщо ж удасться благополучно зробити допоміжний політ, у нас буде лежати на базі ще 1 200 літрів, які можна буде забрати на зворотному шляху. Як я вже говорив, це певне дасть нам можливість зробити 100-мильний політ на схід—для дослідження Землі Кармен—і повернутися в Маленьку Америку з запасом пального в 25%. Власне кажучи, це якраз те, що нам потрібно. Ми повинні мати точні цифри для кожної речі спорядження. Хансон обіцяв мені дати в найближчі дні точну вагу радіоустаткування, а Блек повинен допомогти щодо інших вантажів.

Балкен. Ми склали з Смітом таблиці характеристики польоту, з яких видно, що коли під час перебування літака над полярним плато спиниться один мотор, то нам доведеться спуститися. Благополучна посадка з важким вантажем на нерівному ґрунті плато дуже проблематична.

Паркер. Для цього перельоту найкраще був би одномоторний літак. Наявність трьох моторів не дає ніякої переваги на плато: якщо один з моторів спиниться, ми повинні будемо спуститися. Таким чином можливість

вимушеної посадки на плато виростає пропорційно до кількості моторів.

Мек Кінлей. Шкода, що ми втратили „Фоккер“.

Берд. Ну, добре, цьому не зарадити. Джун, який мінімальний вантаж інструментів ми повинні взяти з собою?

Так обговорюючи, обчислюючи і проектуючи, ми радились далеко за північ, поки стопи паперу не покривалися безконечними стовпчиками цифр і бібліотека не затягалася густим тютюновим димом.

В цей же час професор Гулд із своїми помічниками розробляв план і програму геологічної експедиції. Це була не менш складна справа, ніж польот до полюса. Похід переслідував кілька цілей. Насамперед партія передбачала зробити широкі гляціологічні і геологічні дослідження в центральній області гірського пасма Королеви Мод, на Землі Кармен і на безименному плоскогір'ї, яке, за визначенням Амундсена, лежить між 81—82° південної широти. Гірське пасмо Королеви Мод було одним з найцікавіших місць на земній кулі для геологічних досліджень. Потім перебування партії поблизу нашої передбачуваної бази біля підніжжя гір Королеви Мод було дуже цінне для польоту до полюса з двох поглядів: поперше, ми сподівалися одержувати від неї щоденні метеорологічні зведення, які повинні були полегшити Хейнесові складання прогнозу погоди на всьому протязі польоту, а подруге партія могла стати однією з рятівних одиниць на випадок аварії літака. Таким чином, завдання геологічної партії були надзвичайно широкі і відповідальні.

Самі лише фізичні труднощі, зв'язані з походом, були дуже великі. Маршрут партії становив 1300 миль, тобто він повинен був стати найдовшим і найсерйознішим з усіх полярних санних переходів, що робилися в інтересах чистої науки.

За планом партія мала вийти в дорогу в середині жовтня, а за два тижні до її виходу передбачався вихід допоміжної партії, в завдання якої входило влаштування складів-баз на шляху просування геологічної експедиції. Найретельніше підготування було абсолютно необхідне хоч би вже тому, що учасники обох партій, за винятком Уолдена, не мали ніякого досвіду в довгих санних переходах.

Кожний зимовник подавав партії посильну допомогу; таким чином спорядження цієї експедиції стало однією з найбільш визначних колективних робіт, які мені доводилось будьколи бачити. Таланти Маленької Америки: Джун, Чегка і Ронне працювали, не покладаючи рук, щоб забезпечити партію всім необхідним, а Демас провів кілька найхолодні-

ших ночей у наметі на відкритому повітрі, щоб на власному досвіді переконатися, як найкраще захистити оленячий спальний мішок від скупчення в ньому інею.

Докладно описати підготовку геологічної експедиції немає змоги. Подібно до того, як ми, льотчики, бились над розв'язанням складних питань кількості й ваги кожної речі, потрібної для наших двох польотів, так Гулд з своїми співробітниками бився над тими ж завданнями, але в іншому розрізі. Їх головна проблема полягала в визначенні кількості харчів, яку треба було взяти з собою в похід. Вони передбачали пробути в дорозі три місяці і повинні були прогудувати не тільки 6 чоловік, але ще й 54 собаки. Якщо ми ламали собі голови над питанням створення однієї бази, то наші товариші билися над завданням влаштування вісьмох баз. Плануючи польот до полюса, ми вираховували час аж до секунд. Вони ділили його на дні, а потім на години. Час—універсальна одиниця виміру в Антарктиці. Для нас години означали витрату бензину, бензин означав можливість польоту, а польот—успіх і досягнення поставленої мети. Для них дні означали витрату провіанту, а від провіанту залежало все.

Позаду колонії у нас спочивав у снігу сталевий птах—найдосконаліший і найшвидший засіб пересування, який мусив приставити нас туди, куди ми хотіли. Для цього потрібне було лише вдале застосування математики, близько 18 годин гарної погоди і трохи відваги й щастя. Товариші ж ще мали сконструювати свій транспорт—санки. Для досягнення поставленої мети вони повинні були проявити дуже багато відваги, дотепності і колосальну витривалість. У нас була та перевага, що ми знали нашу справу більш чи менш точно—ми були професіонали-авіатори, для них же довготривалі санні переходи були зовсім новою справою. Правда, цілу зиму вони з такою старанністю вивчали книжки в цьому питанні, що до весни знали їх майже напам'ять. І хоч набуті ними знання були теоретичного характеру, та все ж давали уявлення про те, що їх чекає.

Щодо санок вони випробували десяток різних зразків і сотню всіляких запряжок, перш ніж спинилися на тому типі, який на їх думку найбільше відповідав меті. При цьому треба було ще в'яснити безліч складних деталей. Наприклад: яка повинна бути висота корпусу над поверхнею снігу? Якщо корпус зробити надто низький, санки не підуть по вибоях і полозки будуть грузнути в м'якому снігу; коли ж корпус буде надто високий, то важко навантажені санки можуть легко перекинутися. Потім, яка пропорція поверхні санок повинна дотикатися до снігу? Якщо надто велика—буде надзвичайно важко тягти санки, особливо у великі

морози, коли сніг стає подібний до піску; якщо надто незначна—санки будуть грузнути в м'якому снігу. Тут доводилося вдаватися до книжок і довідуватися, що з цього приводу говорили Нансен, Скотт, Пірі, Амундсен, Ресмуссен, Шеклтон та інші, а також знайомитися з думкою Уолдена. Гарні санки—чудовий транспортний засіб. Якість їх залежить від цілого ряду факторів: довжини, кількості вантажу, умов поверхні і т. д. Все це бралось до уваги.

Потім треба було докладно обміркувати проблему забезпечення санної партії їжею, одягом, наметами, собаками та ін. та ін., а також визначити особовий склад груп і намітити відповідальних осіб для підготовки партій до походу.

В результаті нескінченних попередніх випробовань і численних нарад, на яких всі ці питання знайшли своє розв'язання, була складена під керівництвом професора Гулда брошурка, що вичерпно викладала завдання обох партій, способи виконання й методи боротьби з труднощами, що можуть трапитись у дорозі. Брошурка була чудово складена, стисло і ясно; вона була витвором надзвичайно серйозного і пильного планування.

Киньмо побіжний погляд на цей план.

Завдання допоміжної партії, що вирушала на південь приблизно в середині жовтня, полягало ось у чому. Насамперед вона мусила влаштувати чотири бази-склади—через кожні 50 миль путі, щоб геологічна партія могла ними користуватися для поповнення своїх запасів як по дорозі на південь, так і на зворотному шляху в Маленьку Америку. Попереднє влаштування баз було необхідне, бо воно дозволяло геологічній партії, перед якою був значно довший шлях, пересуватися з якнайменшим вантажем. Крім того допоміжній партії доручалось прокласти і позначити маршрут походу, особливо в тих місцях, де за словами Амундсена, трапляються надзвичайно небезпечні розколини (на 81°7' південної широти). Таким чином від успішності виконання завдань допоміжної партії залежав у певному розумінні успіх геологічної партії.

Нижче подано бажане місцеположення складів:

	Позиція	Віддаль від Маленької Америки
Склад № 1	79° 21' південної широти	44 географ. милі
" № 2	80° 10'	93 " "
" № 3	81° 00'	143 " "
" № 4	81° 45'	188 " "

Після влаштування складу № 4 допоміжна партія мусила повернутися до Маленької Америки. Тим часом геологічна

партія, що вже вийшла в дорогу, ішла б прокладеним для неї маршрутом і, дійшовши до баз, поповнювала б запаси, витрачені нею в дорозі. Починаючи з складу № 4, геологічна партія мусила вже сама влаштувати такі бази:

	Позиція	Віддаль від Маленької Америки
Склад № 5	82° 35' південної широти	238 географ. миль
" № 6	83° 25' " "	288 " "
" № 7	84° 15' " "	338 " "
" № 8	85° 00' " "	383 " "

Необхідність улаштування багатьох складів-баз на шляху просування дослідницької партії очевидна. Антарктична експедиція, як і армія, що подорожує по спустошеній країні, повинна мати з собою всі запаси, бо добувати їх немає де. Вона навіть не може розраховувати на полювання, як, наприклад, в Арктиці. Носити ж на собі все потрібне харчування—непосильно, тому система складів стає неодмінною умовою всякого довготривалого походу. Більшість дослідницьких маршрутів переслідують певну ціль і шлях їх лежить по більш чи менш прямій лінії, тому влаштування попередніх складів-баз звичайно не зв'язане з надмірними труднощами. Потреби партії як у відношенні людей, так і собак старанно вираховуються, певні кількості їжі лишаються на певних віддальх шляху. Коротше кажучи, до польоту на полюс ми мусили мати добре позначену лінію сполучення між Маленькою Америкою і гірським пасмом Королеви Мод, щоб цією лінією могла скористатися не тільки геологічна партія, але також і льотна група на випадок аварії літака.

Розуміється, полярній подорожі завжди властивий певний елемент ризику. Пурга, недостатня витривалість собак чи людей, несподівані труднощі, зустріті в дорозі,—все це може переплутати всі розрахунки. Як і для польоту до полюса, графік часу для геологічної партії був розроблений з урахуванням 20% запасу на випадок поганої погоди або інших непередбачених перешкод. Амундсен при тих же умовах розраховував час для походу з запасом в 18% і, не зважаючи на погані метеорологічні умови, знайшов, що цього цілком досить. Але ж Амундсен був неперевершеним мандрівником, і геологічна партія цілком розумно не знайшла можливим порівнювати себе з ним.

З другого боку, в нас була та перевага, що на випадок невдачі з собаками, їм на допомогу міг прийти літак. Мені здається, наявність двох видів транспорту—сухопутного і повітряного, була нашою найсильнішою зброєю.

Графік часу був складений таким чином (беручи кількість днів для переходу від одного складу до іншого):

Склад №	По дорозі на південь	По дорозі додому ¹
№ 1	3,5 днів	1,5 днів
№ 2	3,5 "	1,5 "
№ 3	3,5 "	2,0 "
№ 4	3,5 "	2,0 "
№ 5	3,5 "	10,0 ² "
№ 6	3,5 "	2,0 "
№ 7	3,5 "	2,0 "
№ 8	3,5 "	3,0 "
	<u>28 днів</u>	<u>24 дні</u>

Час перебування партії в дорозі:

Похід на південь	28 днів
Зворотний шлях	24 дні
Стоянка партії біля бази для польоту до полюса	7 днів
Для геологічних досліджень	32 дні
	<u>Всього . . 91 день</u>

Передбачувана під час походу на південь витрата провіанту для людей і собак разом з запасами, що зберігалися на складах, дорівнювала 605 кг для людей і 1916 кг для собак. Пайки були складені за порадою доктора Комана і склалися з дуже поживних речовин. Головною їжею для собак був пемікан за рецептом доктора Малькольма в Новій Зеландії. Взимку пемікан був укладений в портативні бруски вагою в 650 г, що становили щоденний пайок.

Спорядження партії готувалося з урахуванням двох основних принципів; воно мусило бути надзвичайно міцним, щоб протистояти суворим умовам полярного клімату, і разом з тим дуже портативним. Так само, як і санки, ми самі готували й намети. Мені здається, існує стільки ж різних типів наметів, скільки існує на світі дослідників. Намет може бути на двох, на трьох і на чотирьох; форма, розмір і вага його змінюються залежно від поглядів тієї школи, до якої належить той чи інший полярник. Гарний намет повинен відповідати таким вимогам: 1) кожен сантиметр його площі мусить бути раціонально використаний; 2) він повинен бути досить міцний, щоб витримати найсильніший ура-

¹ Ми розраховували, що на зворотному шляху партія зможе йти значно швидше, бо вантажу у неї буде значно менше.

² 10 днів призначались для походу до вказаного Амундсеном плоскогір'я.

ган; 3) встановлення його повинно робитися швидко й легко; 4) він повинен добре провітрюватися; 5) матерія, з якої робиться намет, повинна бути яскравою, щоб намет можна було побачити здаля.

Ми привезли з собою з Сполучених Штатів всі потрібні матеріали і призначили Гуделя відповідальним за виготовлення наметів. За зиму він випробував кілька типів наметів, і кінець-кінцем геологічна партія спинилась на двох типах. Намет першого типу, автором якого був Ронне, скидався на ті намети, які він робив колись для Амундсена. Він складався з легкого брезенту, що обтягав снасть з бамбукових жердин, і заввишки мав 2 метри. Важив він всього 12,5 кг. Намети другого типу виготовлялися з того ж матеріалу і мали приблизно ту ж висоту і ту ж вагу. Але форма їх була зовсім інша. Вони були більш чи менш конусоподібні, з бамбуковими жердками в чотирьох кутках. Головна перевага цих наметів полягала в тому, що їх можна було дуже швидко встановлювати, і хоч у них не було в центрі жердини (це збільшувало корисну площу), вони відзначалися великою міцністю. Вхід у намет нагадував рукав плаття: залізи в палатку, можна було затягти дірку, таким чином сніг в неї не потрапляв. Кожний намет мав троси, якими його прикріпляли до снігу.

З споконвічних часів полярні дослідники зазнавали великих труднощів з похідними кухнями. Ідеальної кухні не існує в природі, напевне вона завжди лишиться предметом мрій... Треба винайти таку пічку, яка за порівняно короткий час перетворювала б сніг у воду, спалюючи при цьому дуже мало палива, і при цьому була б легкою, міцною і швидко розтоплюваною, бо час—надзвичайно цінний елемент при довготривалому поході. Досі найдосконалішою похідною плитою була плита Хансена, винайдена великим дослідником, чие ім'я вона носить. Нам вдалося внести невеличкі поліпшення в цю плиту, тобто скоротити на кілька хвилин час для виготовлення на ній гарячої їжі. Тяжче за все для полярного дослідника після важкого дня переходу сидіти в наметі у вогкій одежі, голодним, промерзлим і змученим і ждати, коли слабе полум'я перетворить сніг у воду і доведе її до точки кипіння. Плита, яку сконструював Чегка, взявши за зразок плиту Хансена, була розрахована на три казанки, так що за 30—40 хвилин можна було приготувати на ній три гарячих страви.

Крім того геологічна експедиція пропонувала внести в своє життя під час походу таке вдосконалення. Мабуть, одне з найважчих завдань полярної експедиції під час сніжної подорожі—це раннє вставання. Уже досить тяжко покинути теплий спальний мішок, але чекати, коли буде го-

товий гарячий сніданок,—це справжні муки, тому вставання стараються завжди по-змові відтягти. Всі полярні дослідники і особливо Амундсен, Скотт і Шеклтон з великою гіркістю описували цю щоденну боротьбу з холодом. Щоб уникнути зайвих страждань, Гулд вирішив годувати свою партію ранками гарячою вівсянкою, яку гадалося варити напередодні ввечері і наливати в спеціальні термоси, забезпечуючи таким чином учасників готовим сніданком. Признатися, я вжахнувся при думці про те, що експедиція буде возитися в дорозі з приготуванням каші. Мені здавалось, що пемікан, чай, печення, шоколад і чайна ковбаса цілком достатня їжа, але Гулд і його супутники твердо стояли на своєму, і потім виявилось, що вони мали рацію.

Безліч речей треба було ще брати з собою: достатню кількість посторонок, лижні палки й голки, теодоліти й туалетний папір, рукавиці й радіоапарати, прапори для означення маршруту і кінематографічне спорядження, навігаційні інструменти і т. д. і т. п. Тільки людина, що брала участь у довготривалій санній експедиції, може уявити собі всі деталі, які повинні бути враховані. Загалом повний вантаж геологічної експедиції дорівнював 2685 кг, тобто 537 кг на нарту.

— Але ж це страшенно багато!—запротестував Мейк Торн.—Якщо ми потрапимо в смугу великих холодів, нам буде дуже важко пересуватися з таким вантажем.

Більшість учасників ставилась до майбутнього походу оптимістично, але частина їх висловлювала всілякі сумніви. Тому було вирішено на весні зробити спробний маршрут, щоб на досвіді переконатися, чи згоджуються висунуті нами теорії з суворою антарктичною практикою.

Інтенсивне підготування до весняних походів не перешкоджало науковому складові експедиції, особливо магнітологам, метеорологам і радистам, провадити протягом усієї зими велику плідотворну роботу.

Крім звичайних спостережень над тисненням повітря, температурою, вітром і т. д., Хейнес і Харрісон робили щоденні випуски куль-пілотів, що досягали висоти 10 000 метрів. Ці безперервні серії спостережень повинні будуть пролити значне світло на циркуляцію атмосфери в високих південних широтах. Як це не дивно, але рух верхніх шарів повітря був єдиним надійним показником, що давав змогу правильно провіщати найближчі зміни погоди.

В процесі роботи наш старший метеоролог—доктор Уільям Хейнес прийшов до висновку, що нема ніякої рації піддавати себе зайвому холододі, якщо можна цього уникнути, і коли температура падала нижче 40, 45 і 50 градусів морозу, способи й хитрощі, до яких вдавався Хейнес,

щоб завербувати собі помічників для найнеприємніших робіт, не піддаються опису. Він кидав ласкаво-зажерливий погляд на нашу молодь, що прагнула знання, і спритними аргументами, що звичайно зводилися до того, яку величезну допомогу може подати в життєвій кар'єрі знання метеорології, кінець-кінцем виводив довірливого і наївного юнака на холод.

Незабаром можна було побачити новоспеченого помічника за надуванням куль на кульово-пілотній станції і нагріванням свічок, які прикріплялися до куль для того, щоб можна було стежити в теодоліт за рухом їх у темряві. (Свічки так сильно замерзали, що їх доводилось відігрівати, перш ніж запалювати). А в цей час наш шановний і ніжно любимий начальник-метеоролог сидів закутаний у захищеному кутку станції, далі від протягів, до марнотратства щедрий на мудрі поради, але надзвичайно скупий на активну допомогу. Його успіхи в притягненні собі таким способом допоміжної сили були такі великі, що Девіс прозвав його „втіленням дієслова кооптувати“.

Теффі Девіс, що довго терпів люб'язну тиранію Хейнеса, нарешті збунтувався і вирішив застосувати той же принцип до своїх занять по магнетизму. Прилучивши кількох чоловік до основ магнітології, він поставив їх на роботу, а сам уместився біля нагрітої пічки, чекаючи результатів. Через деякий час, вийшовши подивитися, як його юні помічники справляються з завданням, Теффі з невимовним жахом побачив, що вони старанно працювали для Хейнеса, який швидко оцінив здібності молодих людей і за ніч обернув їх у завзятих служителів метеорології. Але, серйозно кажучи, Хейнес надзвичайно сумлінна і знаюча людина. Я його добре знаю, — він брав участь у двох моїх експедиціях, тому можу сміливо сказати, що не було таких важких умов, які перешкодили б йому зібрати величезний науковий матеріал, і він завжди добивався блискучих наслідків.

Робота Хейнеса і Харрісона була зв'язана з цілим рядом труднощів, що були наслідком надмірного холоду. Коли температура падала до 50° нижче нуля, так зване „незамерзаюче“ чорнило, вживане для записів самозаписувачів, прекрасно замерзло; щоб примусити його писати, наші геофізики повинні були постійно підливати в чорнило кілька крапель спирту й гліцерину. Раз на тиждень доводилось змінювати папір у термографі і в гідрографі; робота ця була не з приємних, бо треба було знімати рукавиці і працювати голими руками. При 60° нижче нуля спинялися годинники самозаписувачів, хоч механізми ретельно очищалися від слідів мастила; щоб пустити їх знову в хід,

метеорологи вдавалися до всяких хитрощів. Іней часто скупчувався у вигляді твердого нальоту на чашечках анемометра, що викликало невелику помилку в показах швидкості вітру, тому доводилось їх постійно очищати. А під час пурги сніжинки, проникаючи в найменші щілини й дірочки в приладах, не тільки перешкождали рухові пер, але часто, зібравшись навколо барабанів, спиняли годинниковий механізм. І от у найлютіші зимові бурі співробітники метеорологічного відділу майже безнастанно були на станції, із зворушливою турботливістю пораючись коло годинникових механізмів і приладів. А втім це не заважало їм голосно нарікати на свою гірку долю, що закинула їх у цю „діавольську країну“.

Другим джерелом турбот було утворення інею на стеках теодоліта. Харрісон, стежачи в теодоліт по слабому вогнику свічки за кулею, як вона підносилася все вище й вище в імлу полярної ночі, мусив через кожні 2—3 хвилини обчищати іней маленькою паличкою, щоб не втратити з ока кулю. В найбільші холоди іней іноді утворювався всередині стекол, і тоді нічого не лишалося робити, як тільки нести прилад додому, розібрати його і ґрунтовно просушити.

Не зважаючи на всі ці перешкоди, прилади працювали загалом цілком задовільно, якщо взяти до уваги суворі умови Антарктики. Метеорологічний відділ добився надзвичайно цікавих і важливих результатів.

Другою галуззю наукових досліджень, які провадились за зиму, було вивчення земного магнетизму. На чолі цієї роботи стояв фізик Девіс; помічником при ньому був Арнольд Кларк. Інструментарій був даний відділом земного магнетизму інституту Карнегі в Вашингтоні.

Дослідження земного магнетизму, тобто ліній сил, завдяки яким земну планету можна розглядати як суцільний колосальний магніт, становлять широку галузь науки. Простір навколо земної кулі являє собою поле магнітних сил, походження яких сучасна наука не може пояснити. Проблеми магнетизму тісно зв'язані з повсякденним життям. Магнітні бурі впливають на телеграфний зв'язок і радіопередачу, а точні співвідношення між магнітними бурями і атмосферною електрикою досі не вивчені. Відсутність точних даних про магнітні схилення утруднює навігацію; наближаючись до Антарктики, тобто до південного магнітного полюса, ми самі побачили, якими ненадійними зробились покази компасів, а під час польоту вони були майже зовсім даремні. Гра сйва також не піддається поясненню, і вчені не знають причини, що викликає систематичну появу деяких різновидностей сйва, а також чому сйво з'яв-

ляється частіше в одних місцях, ніж в інших, † який зв'язок його з магнітними збуреннями.

Про складність і обширність цієї галузі науки можна судити вже з того, що, не зважаючи на дослідження, які провадяться по всіх частинах земної кулі, добуті дані недостатні, щоб дати вичерпливе пояснення магнітним явищам. Найбільш вдячною областю для спостережень є полярні країни, особливо—Антарктика. На цьому материка магнітні бурі найінтенсивніші; магнітні й електричні коливання і збурення різкіше виявлені через близькість магнітного полюса, а зміни в магнітному полі землі надзвичайно значні в точках, що близько стоять одна від одної. Крім того, завдяки дослідженням, що провадяться в споріднених галузях науки і мають мету в'яснити зв'язок між магнетизмом, полярним сьйвом, атмосферною електрикою, радіопередачею, земними токами і сонячною діяльністю, необхідність одержання точніших даних з полярних країн стала актуальною і неодмінною.

Цьому розділові експедиції сприяли такі обставини. Маленька Америка була розташована на достатній віддалі від південного магнітного полюса для проведення постійних і точних спостережень над магнітними елементами. Станція була в поясі найбільшої частоти сьйва в південній півкулі. А 1929 рік був особливо багато обіцяючим щодо магнітно-електричних спостережень: він збігався з періодом максимальної появи сонячних плям. Попередні спостереження над магнетизмом і електрикою, що робилися в Антарктиці як німецькою експедицією в 1901—1903 р., так і британськими експедиціями в 1901—1904 р. і 1910—1913 р., відбувалися в періоди мінімальної кількості сонячних плям.

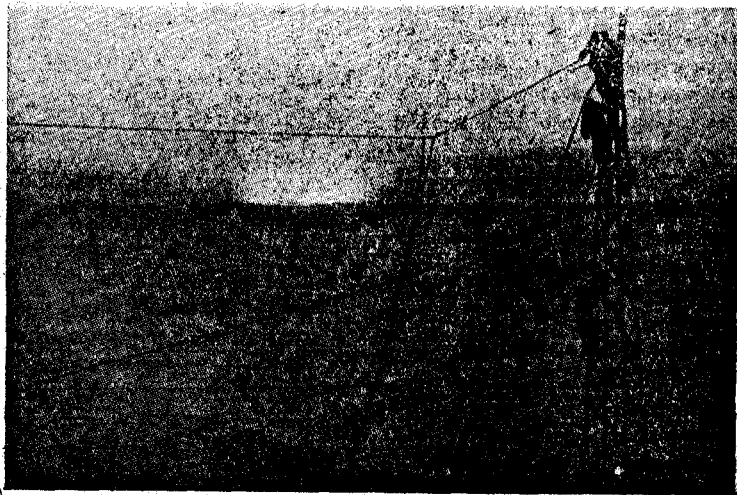
Спостереження провадилися в двох павільйонах; один з них призначався для постійного фотографічного запису магнітних елементів, а другий для абсолютних спостережень, які провадилися через певні проміжки часу, щоб зафіксувати результати фотозаписів. Перший павільйон, так званий немагнітний, був збудований в снігу приблизно за 70 метрів на південь від головного тунеля. Залізо не могло вживатися як будівельний матеріал при будуванні павільйона, тому „Чіпс“ Гулд користувався лише латунними й мідними гвіздками. Коли будівля була закінчена, Ронне встановив у ній коричневий намет. Павільйон був цілком похований під снігом з метою теплової ізоляції, бо всі спроби „штучного“ отеплення були невдалі. А проте температура в будиночку досягала іноді 35° морозу.

В цьому павільйоні провадилися спостереження над трьома елементами магнетизму: схиленням, горизонтальною складаючою і вертикальною складаючою земного магніт-

ного поля. В зв'язку з фотографічним записом приладів павільйон був зроблений не світлопроникним.

Другою обсерваторією, що призначалася для абсолютних спостережень, служив сніговий будинок з брезентовим дахом. Частина цих спостережень мала астрономічний характер, тому павільйон стояв на поверхні землі і був найхолоднішою будівлею в Маленькій Америці. Кожна серія спостережень тривала від 4 до 5 годин, і бідний Девіс, що працював там сам, був великим страдальником: з одного боку йому дошкуляв холод, а з другого—дикі цуценята, що чомусь обрали павільйон улюбленим місцем зборищ. На щастя, професор Гулд полегшив долю Девіса, запропонувавши йому свою допомогу. Після цього вони стали працювати вдвох, при чому, поки один робив спостереження, другий охороняв вхід від цуценят. Тому несподіваного гостя, що не повідомив свистом або якимнебудь вигуком про свій прихід, чекала не зовсім привітна зустріч в вигляді граду сніжок.

Робота в обсерваторії провадилася з травня 1929 р. до лютого 1930 р. За цей час було зібрано 240 щоденних записів. Зараз ще немає можливості оцінити здобуті результати, але можна вже сказати, що спостерігалися сильні магнітні збурення. Варіації схилення або зміни в напрямі компаса часто досягали трьох градусів протягом одного дня, а одного разу розмах коливань становив дугу в 4,5 градуса.



Повернення сонця



„Маленька Америка“ занесена снігом

Спокійні магнітні умови були винятком, і вони спостерігалися переважно взимку і на весні. Кут нахилу в Маленькій Америці дорівнював в 1929 р. $82,33^\circ$ (біля магнітного полюса він був би 90°), схилення досягало у середньому 107° на схід з півночі, тобто найпрям південного магнітного полюса був 17° на північ з заходу.

Крім вивчення земного магнетизму і спостережень над південним саявом Девіс продовжував початі ним під час плавання по Тихому океану спроби над дослідженням ядер конденсації. Визначення конденсації відіграють велику роль при вивченні атмосферної електрики, і до Девіса подібні спостереження не робилися ні в Тихому океані, ні в полярних областях. Разом з доктором Команом він дослідив охолоджуючу дію повітря при різних умовах температури й швидкості вітру, а спільно з професором Гулдом провадив глаціологічні спостереження в Маленькій Америці. Зокрема він виміряв градієнти температури і провадив визначення щільності й дії температури на ріст кристалів.

Загалом наш життєрадісний фізик був найдіяльнішою людиною в Маленькій Америці. З спритністю мавпи, викликаючи наше непідробне захоплення, він протягом зими постійно лазив у найзловісніші розколини, що оточували табір, ризкуючи життям заради того, щоб зробити кілька температурних відрахувань на різних глибинах або дістати пучок кристалів чи зразок льоду.

Радіовідділ, на чолі якого стояв Малькольм Хансон, був мабуть найвідповідальнішою і найважливішою ділянкою

робіт експедиції. Про ступінь і обсяг діяльності відділу можна судити з того, що у нас працювало 24 передатники і 31 приймач. Треба було забезпечити радіоустановками наші два судна, Маленьку Америку, 3 літаки, 3 санних партії і 2 бази на шляху просування дослідницьких експедицій. Значну частину устаткування, потрібного для підтримання радіозв'язку, довелося сконструювати і зібрати в Маленькій Америці, з урахуванням специфічних метеорологічних умов Антарктики. От, наприклад, приймачі, встановлені на наших трьох літаках, були фактично збудовані від початку до кінця Хансоном, Петерсеном і Месоном після попередніх спробних польотів у Сполучених Штатах.

Радіозв'язок, як і інші галузі нашої багатогранної діяльності, вивчався досконало. Регулярний і цілком налагоджений зв'язок був в однаковій мірі потрібен для Маленької Америки, для льотних експедицій і для санних партій. За зиму на численних нарадах були пророблені всі питання радіоустаткування, що виготовлялося співробітниками радіовідділу. Безперебійна робота станцій за весь час нашого перебування в Антарктиці свідчить про високу якість роботи наших радистів.

На літаках радіопередача здійснювалась як на коротких, так і на середніх хвилях; таким чином зв'язок міг бути перерваний лише виключно сильними електричними збуреннями. Аварійні установки, сконструйовані для літаків і розраховані на вимушену посадку, були зразком чудової роботи. Крім того кожний літак був забезпечений радіопеленгатором і спрямовуючим радіопередавальним маяком, при чому обидві ці установки до певної міри могли служити навігаційними приладами при поганій видимості під час польоту. Завдяки радіопеленгаторові, що посилає сигнали на середніх хвилях, з бази на літак могли бути передані по радіо вказівки правильного напрямку літака. За допомогою ж передавального радіомаяка, що посилає сигнали в якомуньбудь одному напрямі на бажання—на північ, південь, схід або захід, радист чи пілот могли скерувати літак назад до бази. Цей тип радіомаяка доведено в Сполучених Штатах до високої міри досконалості і тепер ним широко користуються при комерційному повітроплаванні. Але в 1929 р. прилад був ще в експериментальній стадії.

З такою ж ретельністю було заготовлене радіоустаткування для геологічної санної експедиції. Установки, поперше, мусили бути досить міцні, щоб витримати постійні дощовки, неминучі при санних переходах, і подруге—легкі й нескладні щодо конструкції, бо Де-Ганаль і Крокет, учасники геологічної і допоміжної партій, були порівняно недосвідчені радисти, хоч співробітники радіовідділу протягом

усієї зими старанно навчали їх радіомистецтва. Наші льотчики Сміт і Джун, коли їм дозволяв час, теж брали активну участь у роботах радіовідділу.

Крім чисто практичної діяльності, радіовідділ провадив безперервну серію наукових спостережень над радіоумовами в Антарктиці. Разом з Девісом Хансон вивчав співвідношення між радіо і магнітними умовами. Крім того, він провадив досліди по дослідженню шару Хевісейд, таємничої „зони мовчання“, що оточує нашу планету і робить величезний вплив на короткохвильний зв'язок. Гадають, що це явище викликається електричними зарядками, або йонами, звільненими сонячною радіацією в верхніх шарах атмосфери, де тиснення повітря незначне. Положення нижньої границі шару очевидно змінюється в залежності від висоти сонця; іншими словами—від часу дня, року і географічного положення. Як провідник електрики шар „Хевісейд“ має властивість відбивати через прогресивне заломлення радіохвилі, що підіймаються з землі, тобто посиляти їх назад по певному шляху, не даючи їм зникати в ефірі. Протягом багатьох років це явище вивчалось фізиками, при чому було висловлено чимало суперечливих теорій про характер і розподіл шару в Антарктиці через специфічні властивості полярних областей—довгу відсутність сонячного світла протягом зимових місяців і близькість магнітного полюса.

Хансон опрацював метод виміру висоти шару „Хевісейд“ в різні часи року і з величезними труднощами випробував цей метод на практиці. Протягом липня, коли покази термометра наближались до 60° нижче нуля, Хансон разом з Воганом і Де-Ганалем зробив кілька санних подорожей на бар'єр за 10 миль від бази, звідки послав Петерсенові ряд коротких радіоімпульсів з витримкою часу, здійсненою електричним способом. Першого разу, коли він зібрався в дорогу, собаки відморозили собі носи й лапи, і подорож довелось відкласти. Пізніше Хансон вийшов з Де-Ганалем, Крокетом і Берсеєм, і вони вчотирьох протягли санки на віддалення 5 миль, при температурі в 55° морозу. Через кожні 100 метрів дороги учасники партії втикали в сніг прапори, щоб знайти влітку дорогу назад. Коли ж мандрівники розташувались табором і Хансон хотів розпочати роботу, стало так холодно, що йому довелось запалити примус, який він підставив під ящик, що служив йому сидінням, покрив його своєю малицею і зробився, так би мовити, сам собі пічкою. Після цілого ряду лихих пригод йому все ж вдалося зробити намічені ним спостереження.

Найбільш захоплюючим місцем в Маленькій Америці була головна радіостанція, що містилася в будинку їдальні. Звідти Петерсен і Месон підслухували розмови всього світу.

Вони балакали з повітряним кораблем „Граф Цеппелін“ під час його навколосвітнього перельоту, розмовляли з радянською полярною експедицією, що зимувала на Землі Франца-Йосифа і перемовлялися з станцією Мічиганського університету в Гренландії. Колосальна кількість інформації передавалася з нашої станції в радісьвідділ газети „Нью-Йорк Таймс“ і назад. Передача цієї радіокореспонденції (з нашої головної станції було відслано два мільйони слів) могла бути здійснена лише завдяки безмежному терпінню і винятковій спритності наших радіоспеціалістів. Бувало, купи найважливіших повідомлень чекали передачі, а ефір відмовлявся приймати сигнали. Месон і Петерсен проводили нескінченні години в болючих зусиллях, переходячи від однієї хвилі до другої, поки не знаходили „просвіт“. Мені здається, нашим радистам давало особливе задоволення переборення найнеймовірніших труднощів. Днів, коли їм не вдавалося підтримувати регулярний двобічний зв'язок з Нью-Йорком і нашими кораблями в Новій Зеландії, було дуже не багато.

*

Так текло наше життя в морозні темні місяці полярної ночі. Але, говорячи про діяльність експедиції під час зими, я не можу не згадати про наші судна, що перебували цей час в Дунедіні, чекаючи антарктичного літа. Бюджет експедиції сильно скоротився, і тому платня командам була зменшена, і вони ледве зводили кінці з кінцями. Але, не зважаючи на цю сумну обставину, а також не зважаючи на надзвичайно тяжкий для енергійних людей стан чекання, наші відважні моряки на чолі з капітаном Мельвілем і капітаном Броуном не втрачали терпіння і властивої їм життєрадісності.

ВИХІД ПІВДЕННИХ ПАРТІЙ

Протягом серпня, крім тих днів, коли небо було затягнуте густою завісою хмар, дедалі більше червоне сяйво зафарблювало північний горизонт. Темний час з кожним днем коротшав. В повітрі почувався подих весни, але не тієї весни, яку оспівують поети в помірнішому кліматі. З 16 по 18 серпня лютувала шалена снігова метелиця, що перетворила наш зовнішній світ у хаос. Коли буря вшухла, температура різко впала. 19-го несміливий тюлень Ведделя, що був першою антарктичною ластівкою, висунув коричневу голову спід льоду, набрав в себе морозного повітря і знову квіпливо сховався. Він зник якраз вчасно, бо його вже підстерігав мисливець, що скучив за свіжим м'ясом.

20-го заграва розлилась по північному небу і золотими бризками розплюснулась на бар'єр. Наближалось повернення сонця. Кілька жителів антарктичної колонії злізли на радіо-вишку, щоб випередити цю давно очікувану подію. Нагорі був неймовірний холод, і Рекер та фан дер Фер, що хотіли сфотографувати першу появу світила, зазнали пекельних мук, видираючись на вишку з своїм громіздким кіноапаратом. Нашим очам відкрилось чудове видовище. Половина небозводу палала яскравими теплими фарбами, а на півдні легкі пурпурові хмари насувалися на вмираючий блідий місяць.

В цей день Бротен і Берсей забили тюленя на береговому припаї, і у нас на обід була печеня з свіжого м'яса. Балкен і Стром побігли на лижах до Фрамхейма досліджувати розколини, через які лежав шлях геологічної партії. Повертаючись через береговий лід, вони побачили, що за зиму сталося багато змін. З'явилися нові торосисті гряди, утворилися глибокі прірви, ґрунт поборознівся і став надзвичайно нерівний.

В четвер 22 серпня відбулось офіційне повернення сонця. Жовтий величезний диск, збільшений заломленням, з'явився над горизонтом, повільно продефілював мимо прозорого,

почту з хмар, пробудив і повернув до життя дримаючі барви на кручах бар'єра, проплив повз горизонт і зник у чарівному заході. Наші естети знову поспішили зайняти місця на радіовежах, але навіть найзавзятіші прихильники Аполлона не довго протрималися на цій висоті. Температура повітря була нижче -40° , і різкий вітер різав обличчя. Дін Сміт, поспішаючи піднятися, загубив по дорозі рукавицю, і хоч назад він зліз із швидкістю циркового акробата, він все ж дуже обморозив собі руку.

На честь сонця був піднятий американський прапор. Потім Ронне, як представник Норвегії, і Девіс, як представник Англії, підняли прапори своїх країн. Цим ми немовби вшанували досягнення англійців і норвежців в Антарктиці.

Віктрولا заграла переможний марш, всі зняли шапки. Дув різкий вітер і було дуже холодно.

Цього вечера в Маленькій Америці відбулось пишне свято. Повернення сонця припало на день народження професора Гулда, і обидві події було гідно відсвятковано. Хоч опис антарктичного бенкету можливо не позбавлений деякого інтересу, але я не наважусь подати його на сторінках цієї книги. Можу тільки сказати, що метеорологічний відділ вніс такий запис у свій щомісячний звіт: „Вночі з 22 проти 23 серпня над будинком ідальні промчав циклон, відзначивши свій шлях цілим рядом всіляких зруйновань“.

З кожним днем сонце підіймалося все вище, лишалося на небі довше і повільно відступало все далі на схід. Настає весна, але яка холодна весна! Сніг поховав під собою Маленьку Америку, тільки димарі та радіощогли визирали спід сніжнобілої поверхні. Вага снігових брил на будинках була така велика, що покрівлі стали осідати. На сцену знову з'явилися снігові лопати.

Серпень покинув нас при температурі в -55° і вересень приніс з собою такий же мороз. Вересень був надзвичайно холодний місяць. Найвища температура дорівнювала -20° , здебільшого вона коливалась між -35° і 50° . Середня температура місяця становила -42° . Вересень завершився морозом в 53° , і ми розлучилися з ним без жалю.

Тут для деяких жителів Маленької Америки настав час мук. Через надмірне марнотратство запас цигарок прийшов до кінця. Зойк відчаю, що злетів до неба, коли завідувач господарства Блек оголосив про цигаркову кризу, безсумнівно, докотився до тютюнових плантацій у Вірджинії. Сигари й тютюн розцінювались на вагу золота, вірніше, в цей період антарктичної цивілізації вони були незрівняно дорожчі за золото. Власник кількох сигар чи тютюну користувався величезною пошаною, а аромат сигари здавався кращим за аромат троянд. Рессел Оуен з ошадливістю, якої ніхто в

ньому не підозрював, розподілив свій запас цигарок на всю зимовку; було у нас ще кілька далекоглядних людей, що відклали дві-три коробки цигарок на „чорний день“—на них дивилися з заздрістю і побожністю. Хенрі Харрісон признався мені, що найдорожчим подарунком, колинебудь ним одержаним, була коробка цигарок, подарована йому Ронне.

Не зважаючи на холод, вересень швидко пролетів. Ми працювали, не покладаючи рук, палаючи нетерпінням швидше вирушити в дорогу: допоміжна партія до складів, геологічна—в гори і льотна група—до полюса.

Вісторок 1 жовтня.

Знову настав гарячий час. Ми збільшили свій робочий день. Сніданок тепер подається о 7 г. 30 хв. З 8 г. 15 хв. до обіду всі працюють, роблячи лише коротку перерву на другий сніданок. Будинки нагадують комашники. Геологічний загін закінчує готування до походу. Шиються малиці й хутрянні носки, випробовуються намети, запряжки, санки. Єдине місце в таборі, де панує відносна тиша, це будинок Бротена; Оуен влаштував там свою резиденцію, щоб мати змогу присвятити себе літературній роботі.

В бухті з'явилися тюлені—великі жирні створіння.

Протягом останніх десяти днів стояла надзвичайно ясна погода, але сьогодні небо затяглося хмарами і дме вітер в десять балів. Температура вперто держиться на—50°. Коли ж, нарешті, прийде весна?

Авіаційний відділ викоїує „Ферчайльда“ з його снігового ангара. Робота далеко нелегка при тріскучому морозі, але робити нічого—обидва літаки мусять бути готові до польоту на початку листопада.

Собаки нас доводять до розпачу. Воля і повітря після довгого зимового полону привели їх у такий збуджений стан, що вони забули свої гарні манери і як безумні гасають по таборі.

Нема ніякої змоги вдержати їх в упряжі. Промучившись цілу годину з своєю запряжкою, Крокет кінець-кінцем махнув рукою на двох особливо непокірних і вирушив в дорогу з шістьма собаками, які негайно помчали галопом, описали кілька кругів навколо будівель, а потім повернули до входу в собачий тунель і, не зважаючи на несамовиті крики кабра, помчали вниз, тягнучи за собою санки й Крокета.

Берсей і Воган зазнали такої ж невдачі. Величезний чорний вожак Вогана, Дінті, на якого ми покладали великі надії, поведився як дике лоша; не встигли ще його запрягти, як уже санки з усім, що в них було, валялись, перекинуті в

сніг. Запряжка Бротена з швидкістю експреса промчала по табору і врізалася в дріт, простягнений від радіощогл. Від зіткнення порвалася збруя, і нещасному Бротенові довелося гнатися за своїми здичавілими вихованцями до бухти Версюр-Мер. Просто чудо, що собаки не зламали собі шиї!

Проте, радість від здобутої волі не послабила кровожадних інстинктів ескимоських собак. Вчора Спі, найкраща собака Гуделівської запряжки, загинула в братовбивчому боювищі, а одна з собак Берсея дістала такі сильні пошкодження, що не зможе брати участі в геологічному поході.

Каюри повинні невтомно пильнувати своїх вихованців. Неймовірно важко вдержувати собак на ланцюгу, але це треба робити. На той випадок, коли потрібні будуть якісь рятувальні операції, нам навряд чи вистачить собак. Гулд хоче взяти для геологічної експедиції двох цуценят, Скай і Скі, усиновлених Паркером і Мек Кінлеєм. Якщо йому дороге життя, він повинен буде добре пильнувати, щоб цуценята не загинули вдорозі! Обурені Мек Кінлей і Паркер знімуть протест, коли довідаються про цей підступний план.

3 жовтня.

Ми обмірковували різні типи санок, сконструйовані зимовниками. Санки для літака, тількищо збудовані Балкеном і Стромом,—зразок досконалості і важать всього 10 кг. Під час польоту до полюса вони будуть нашим транспортним засобом на випадок вимушеної посадки.

Блек закінчує список спорядження, потрібного для допоміжного польоту і перельоту до полюса. Загальна вага вантажу, включаючи бензин і вагу самого літака, дорівнює близько 7500 кг. Ми зменшили вагу аварійного спорядження, тобто санок, їжі, одягу та ін. до 700 кг.

Димар на управлінському будинку, що витримував найлютіші зимові урагани, не встояв проти вітру, що віяв з швидкістю 10 миль на годину, звалився і забруднив весь будинок кіптем. Тільки після пекельної праці пощастило встановити димар на місце. Стояв сорокаградусний мороз, і сьогодні у багатьох жителів колонії обморожені руки. Підлога, койка, столи—все покрито густим шаром сажі. Мине чимало днів, поки ми відновимо чистоту!

Субота 5 жовтня.

Нові симптоми весни.

Сейпл і Берсей вийшли на собаках до Китової бухти і бачили там кілька невеликих китів, а Стром знайшов на льоду новонародженого тюленя, слабенького сіро-коричневого тюленя Ведделя. Сліди, що, лишилися довкола малого

і його матері, вказують, що тварина з'явилась на світ учора.

Високо в небі пролетіла зграя антарктичних буревісників.

Наших диких цуценят, які, доречі сказати, майже такі ж великі, як і їх батьки, ми повели до бухти. Тюлені зробили на них приголомшливе враження, і навіть найсміливіше з цуценят не наважилося підійти до них ближче 20 метрів. А втім боятися нічого — наші молоді хижачки дуже швидко переборють свою первісну несміливість.

Неділя 6 жовтня.

Блекберну, Берсею і Сейплу доручено вимуштрувати цуценят і навчити їх ходити в упряжі. Признатися, каюрам я не заздрю!

Авіаційний відділ відкопав ангар і добрався до „Ферчайльда“. Літак краще переніс зиму, ніж я міг сподіватися. Наші механіки — молодці! День за днем вони працювали, не розгинаючи спин, при морозі, що заморожував кров.

Сьогодні хмарно й холодно, 42° нижче нуля.

Допоміжна партія розраховує через тиждень вийти в дорогу.

*

В понеділок 7 жовтня „Ферчайльд“ з вичищеним, змащеним і перевіреним мотором покинув своє зимове житло в снігу і зайняв старе місце на поверхні. Механіки розправили крила літака і надійно закріпили його льодовими якорями. Прилади, мотор і корпус були цілком справні. Потім ми взялися визволяти „Форд“ — робота, від якої ніла й боліла спина. Того ж дня професор Гулд передав Мек Кінлею справи управління колонією і цілком присвятив себе санним партіям, що закінчували останні лаштування до походу.

З 7 по 9 жовтня стояла відносно тепла погода: термометр піднявся до —16°, проте я не наважувався відпустити допоміжну партію в дорогу, як радив дехто в таборі, — боючись, що потепління короткочасне і на бар'єрі буде так холодно, що партії доведеться повернутися назад.

Собаки швидко втрачають сили при великому морозі, а тертя крихкого розсипчастого снігу помітно збільшує вагу вантажу. Мої завбачення збулися. 9-го вітер змінив напрямок з східного на південний, і вже 10-го температура впала до —45°.

Після багатьох днів розпливчастої сірої імли, що вважалася денним світлом, при якому оточуючий нас світ

здобував нереальні, фантастичні обриси, зовсім позбавлені тіней, сонце раптом виставило свої права і в усьому блиску засіяло на небі. Метеорологи з цього приводу коротко повідомили: „9 жовтня відбулося цікаве складне явище ореолу“—і цим обмежились. Повіяв південний вітер і розігнав хмари, що затягли небо. Повітря було насичене льодовими кристалами, що дощем стали падати на землю. Сонце прорвалось крізь легкі золотисті хмари і по небу простяглася дуга спектра,—кращої радуги, я ніколи не бачив. Через мить два великих блискучих стовпи світла перетяли світило, що горіло в центрі яскравими язиками полум'я. З кожного боку його на стовпах призматичного світла виднілося мерехтливе сяйво псевдо-сонць, а на землю продовжували падати льодові кристали, утворюючи іскристу мерехтливу завісу.

Ми довго милувались вигадливою грою сонячних променів, але потім температура стала різко падати, волога в повітрі згусла, пішов сніг і сонце сховалось. Ми повернулись додому, „вражені красою і величністю сонячного апофеозу“, як записав у своєму щоденному звіті Оуен.

Наступного дня група зимовників закидала яму—зимовий ангар „Ферчайльда“, а друга група продовжувала відкопувати „Форд“. Коли сніг у значній мірі був відкиданий і відкрилась носова частина „Форда“, Балкен, Бебіє, Джун, Демас і Рот перевірили мотори і центральну частину літака. Поверховий огляд показав, що наш другий птах, як і перший, цілком благополучно переніс полярну зиму в своєму сніговому гнізді: корпус літака був без єдиної щілинки.

Допоміжна партія закінчувала останні приготування. Вихід її в путь в разі сприятливої погоди був призначений на другий день. На нараді з професором Гулдом ми вирішили, що геологічна партія буде її супроводити протягом кількох днів, щоб випробувати в дорозі спорядження і допомогти просунути важкі вантажі на 50 або 75 миль на південь.

До 13-го продовжувала стояти дуже погана погода—вітряна, хмарна, з морозами, що доходили до—45°. Тут уже учасникам допоміжної партії стало здаватися, що весна ніколи не прийде. Вони буквально надокучали Хейнесові, благаючи зробити прогноз погоди; щопівгодини вибігали на вулицю, сподіваючись, що його сумні пророкування не здійсняться, і розчаровані повертались додому.

Тим часом ми знову переглянули плани і прийшли до висновку, що допоміжній партії найкраще вийти в путь тепер же, не чекаючи поліпшення погоди, щоб перевезти частину вантажів через припай на схил бар'єра. На південь

береговий лід був сильно поломаний, подорожувати по ньому з важко навантаженими санками було неймовірно важко і тому здавалось доцільнішим зробити цей перехід тепер, покищо є час іти не поспішаючи; крім того, ми вважали, що такий спробний похід безсумнівно корисний в багатьох відношеннях. Загалом, хоч один чи двоє заперечували, більшість учасників схвалила наше рішення.

Отже; 13 жовтня, о пів на першу дня, п'ять запряжок з загальним вантажем в 2000 кг стояли в повній готовості перед управлінським будинком, чекаючи сигналу, щоб вирушити в путь. Каюрами йшли Уолден, Воган, Гудель, Торн і Берсей. Кожна запряжка тягла дві нарти: навантажену і порожню. Навантажені нарти мали залишити на бар'єрі, щоб потім забрати їх по дорозі на південь. Зі мною поїхали фан дер Фер, Рекер, Паркер та Оуен.

Собаки, повні сил і енергії, помчали галопом униз по схилу до бухти Вер-сюр-Мер. Сніг летів нам в обличчя, дув різкий холодний вітер і навіть у нашому важкому одягу нам було зовсім нежарко. Запряжки з великою швидкістю підлетіли до припаю і, не зменшуючи ходу, обминули південну кромку. Це було своєрідне завзяття: каюрам, очевидно, хотілось показати, як вони легко справляються з важкою дорогою. Позад бухти потужна торосиста гряда, громіздка і безформна, підносилася посеред нашого шляху і тягнулася на південь приблизно на протязі милі. Запряжки йшли паралельно з грядою, між нею і стіною бар'єра. Припай був весь усіяний льодовими кристалами, що блискучими бризками розліталися спід собачих лап.

Не встигли запряжки обминуть південний кінець гряди, як уже друга торосиста гряда перетнула нам шлях. „Ну-ну-ну-ну“, кричали каюри, ляскаючи батогами. Ми з запаморочливою швидкістю перетяли торос і опинилися на другому його боці. А проте сили стали поступово покидати собак, і вони вже ледве піднялися на другий схил.

Дорога повертала на захід. Незабаром ми знову опинилися перед величезним торосом, розділеним розколиною немовби на два. Через перший ми знайшли більш чи менш зручний прохід, але другий—в який ми пройшли таким вузьким коридором, що запряжкам доводилося йти низкою,—круто спускався в яр, наповнений пухким снігом. Собаки збігли вниз, знімаючи навколо себе хмари снігу, і застрягли. Тут сталася наша перша зупинка. Люди й собаки з'єдналися в спільному зусиллі, щоб зсунути з місця важко навантажені санки, що зав'язли в пухкому снігу. Це було так важко і вимагало так багато сил, що спочатку здавалось,—ми цієї роботи не подужаємо.

Кінець-кінцем завдяки настійливості каюрів і незвичайній

витривалості собак, нам пощастило визволити санки з цупких снігових обіймів—і ми рушили далі. Поверхня льоду в наслідок сильного стискання ставала все більше й більше нерівною; санки над силу, ривками, посувалися вперед, тонатикаючись на брили снігу, то застряваючи в вибоях. Через деякий час величезний, неприступний торос, більш безформний, ніж усі попередні, загородив нам дорогу. Робити було нічого, довелось взятися за лопати і прорити тунель, щоб пропустити запряжки. Хоч стояв тріскучий мороз, ми всі незабаром спітнили. Нарешті в торосі з'явився достатній отвір для проходу санок, і каюри ввели в нього собак. Поверхня була завалена всілякими льодовими брилами й валунами, а також шматками багаторічного льоду, сильно піднятого надзвичайно інтенсивним стисканням. Підштовхуючи навантажені санки і голосним гиканням підбадьорюючи собак, каюри після години найнапруженішої роботи перетягли санки одні за одними на протилежний бік тороса. За кілька миль на південь кручі бар'єра підносилися все вище й вище, на поверхні його мерехтіли яскраві, барвисті плями і слалися довгі таємничі тіні, що облудливо нагадували поверхню суші.

Остання ділянка припаю була вся порита глибокими рівчачками, і запряжки ледве посувалися вперед. Бар'єр в тому місці, де ми гадали на нього піднятися, підносився рядом терас. Важко дихаючи, собаки повільно досягли краю



Сніговий ангар „Форда“



Санні партії вирушають у похід

першої тераси. Простір спереду не обіцяв нічого хорошого. З усіх боків виднілись розколини—то зяючі, то перекриті сніговими мостами. Німотна й зрадлива лежала перед нами льодова пустиня.

• Раптом ми помітили один з прапорців, залишених нами минулої осені для позначення шляху до першого складу. Але решта прапорців були занесені снігом, і ми повинні були пересуватися з великою обережністю по цій ненадійній місцевості. А втім, досвідчене око Уолдена побачило щось подібне до стежечки, і ми вирішили спробувати тут щастя. Але поки ми озиралися, санки знову вмерзли в сніг і нам удалося лише з величезним зусиллям зрушити їх з місця. Сніг був такий пухкий, що при великому морозі, який був тоді, набирав властивостей піску. Ідучи вперед, ми не раз провалювались по груди в сніг, і щоразу здавалось, що ми зараз опинимося на дні якоїнебудь невидимої розколини.

Через деякий час наша многотраждальна партія підійшла до краю глибокої вузької розколини. Дослідивши її, ми виявили, що вона покрита тонким шаром обмерзлого снігу. При звичайних обставинах я не наважився б пустити по ній навантажені санки, але обставини були не зовсім звичайні, а крім того Уолден вважав, що при рівномірному розподілі вантажу на санках собаки зможуть пройти через місток без особливої небезпеки.

Перша запряжка миттю перебігла розколину, здіймаючи навколо себе хмари снігу; все ж в останній момент задні

собаки трохи погрузили в сніг і пробили в ньому невелику діру. Потім через розколину перейшли цілком швидко одна по одній дальші три запряжки. У Уолдена, що їхав позаду, були найважчі санки. Як тільки собаки ступнули на сніговий міст, санки на якомусь нерівному місці перекинулись, і Уолдена відкинуло на край другої розколини. Він врятувався тільки тим, що, падаючи, якимсь чудом вхопився за задок санок. Без єдиного звуку Уолден видерся на поверхню, поставив санки на місце, гукнув на собак і без дальших пригод переїхав розколину.

Наш загіт був надто втомлений, щоб продовжувати надсильно важку путь. Хоч подорож тривала вже цілі чотири години, ми пройшли всього якихнебудь сім миль. Лишивши навантажені санки на бар'єрі в більш чи менш захищеному місці, ми повернули назад і рясю помчали додому, легко пересуваючись з порожніми санками.

Зроблений нами невеликий спробний похід справив на мене незабутнє враження. Хоч би як оптимістично ставилися до передбачуваної експедиції учасники південних партій, безсумнівно було одне, що вони повинні будуть пересуватися з надзвичайно важким вантажем і що їх жде дуже тяжкий шлях, особливо на початку подорожі, до влаштування першого складу. Я переконався, що при таких низьких температурах учасники походу швидко втратять сили вже на першому етапі путі. Повернувшись на станцію, я обговорив становище з професором Гулдом, і ми вирішили відкласти вихід партій до того часу, коли встановиться відносно тепла погода, тобто морози не будуть перевищувати 25—30°, тоді снігова поверхня матиме кращі умови для санних переходів.

Цього вечора в Маленькій Америці було чимало відважних полярних мандрівників, що обморозили собі хто руки, хто обличчя в результаті швидкої їзди назад з порожніми санками.

Понеділок 14 жовтня.

Собачі запряжки все ще в таборі.

Сьогодні вранці термометр показував -45° , потім температура піднялась до -30° , а зараз знову падає.

Каюри горять нетерпінням швидше вирушити в дорогу, але нічого не вдієш—треба ждати потепління.

Табір поступово скидає з себе зимове вбрання. Авіаційні механіки дістали з снігового ангара крила „Форда“ і зараз закінчують встановлення їх на літак.

Феурі і Блек відкопують автосанки; вони гадають через два-три дні привести їх у повну готовість. Ми хочемо послати всюдиходи з геологічною експедицією, сподіва-

ючись, що вони допоможуть перекидати вантажі з одного складу на другий. Якщо автосанки подужають поверхню бар'єра, вони подадуть неоціниму допомогу санним партіям.

Мотористи автосанок і каюри собаків запряжок вступили в змагання. Феурі і Блек оголосили, що вони поїдуть на автосанках прямо до полюса, коли тільки їм не перегородять дорогу собачі запряжки, що ледве пересуваються. Нашим ентузіастам-мотористам доведеться зіткнутися з умовами, які будуть спробним каменем для їх спритності й енергії. Одверто кажучи, я маю великий сумнів, щоб всюдиходи могли успішно пересуватися по пухкому снігу, але спробувати в усякому разі варто.

Вівторок 15 жовтня.

Обидва заони вийшли сьогодні на південь.

Допоміжна партія складається з Уолдена, Де-Ганаля, Берсея і Бротена. Петерсен поїхав з ними, щоб випробувати в похідних умовах радіоспорядження, він повернеться з геологічною партією.

Чотири запряжки геологічної партії супроводять допоміжну партію. Начальником пішов професор Гулд, разом з ним Торн, Воган, Гудель і О'Бріен. За планом передбачається, що геологічна партія повернеться через два три дні.

Погода на момент виходу стояла чудова. Мороз в 22°, більш чи менш ясне небо і легкий північно-східний вітер. Санки легко бігли по припаю, і через дві години після виходу з табору, о 2 г. 15 хв. дня, передня запряжка досягла того місця на бар'єрі, де ми два дні тому лишили навантажені санки.

Я поїхав на санках, якими керував Сейпл, проводити від'їжджаючих, і повинен признатися, це була найдикіша їзда. Запряжка складалася з диких цуценят, ще недавно (і недостатньо) привчених ходити в упряжі, з Холлі за вожака. Більшість наших каюрів додержувала тієї думки, що цуценята не подужають більше 4—5 миль за один раз, але Сейпл запевнив мене, що каюри не мають рації. Ми зїхали вниз до бухти Вер-сюр-Мер з такою швидкістю, немов летіли на пожежу.

Тут почались наші лихі пригоди. В запряжці було вдвоє більше цуценят, ніж було потрібно. Вони заплутали посторонки і перекинули санки, при чому Холлі вперто відмовлялася стояти на місці, поки ми намагалися розплутати збрую. У розпачі ми дістали з санок залізні жердини і лопати і прив'язали до них наших юних дикунів.

Привівши упряж до ладу, ми рушили далі, але незабаром цуценята знов заплутали посторонки. Тількино я

збирався вистрибнути з санок, як Холлі несподівано рвонула вперед, перекинувши при цьому залізні жердини, лопати й мене на лід. Запряжка помчала з швидкістю куді і промандрувала близько півмилі, перш ніж бідолашному Сейплові вдалося спинити своїх оскажених скакунів, а в цей час я діловито простував до них назустріч, навантажений півдюжиною жердин і лопат. Холлі завжди користувалася моєю великою прихильністю, але цієї хвилини було б явним перебільшенням сказати, що я мав до неї особливо теплі почуття.

А проте після цієї пригоди цуценята повели себе чудово і показали зразок швидкої їзди. Це були надзвичайно сильні створіння. Вони легко випереджували дорослих собак і першими опинились на бар'єрі.

Учасники походу прив'язали навантажені нарти до інших санок, і ми потиснули один одному руки. Я звернувся до від'їжджаючих з такими словами:

— Переконаний, що ви зробите все, що в ваших силах. Кожна людина в таборі стоїть за вас горою, і всі засоби, які ми маємо, будуть при першій потребі кинуті вам на допомогу. Єдине моє прохання до вас: пам'ятайте, що людське життя варте незрівняно дорожче за всі наші досягнення. Цього ніколи не забувайте. Бажаю вам щастя, будьте обережні,—і все скінчиться добре. До побачення.

Берсей повів першу запряжку, за ним ішли Де-Ганаль, Бротен, Уолден і Петерсен. Запряжки геологічної партії замикали караван.

Ми дивилися услід їм, поки запряжки підіймалися на схил, зникали за хребтом і знову з'являлися на гребені горба. Потім силуети поміншали, крики каюрів все слабшали—і ми зовсім втратили з ока санки.

Довго бадьорі жваві обличчя товаришів мислено були передо мною, і в ушах дзвеніли їх радісні крики „ура“. Я знав, що їх енергія не буде зламана, але якими будуть через кілька годин путі їх веселі вигуки,—над цим краще було не замислюватися...

Коли ми повернулися до санок, виявилось, що наші цуценята подерли зброю на дрібні клапті і буйно відсвяткували свою завойовану свободу. Я лишив Сейпла і доктора Комана приборкувати цуценят і повернувся на санках Гуделя.

В Маленькій Америці робота провадиться за планом. Перевіряються мотори „Форда“, підвозиться пальне, словом, літак приводиться в готовість для польоту до полюса.

Якщо фортуна від нас не відвернеться, ми через три тижні зробимо попередній польот для влаштування бази.

Мої найгірші побоювання здійснилися. Скоро після того, як ми розлучилися з південними партіями, вони потрапили в глибокі замети, і важкі вантажі стали для них майже надсильними. Учасники скинули з себе малиці і впряглися, разом з собаками, в санки. Через кожні кілька сот метрів всі спинялися—люди й собаки переводили дух і збиралися з силами. Цього вечора вони повідомили по радіо, що розташувалися табором за зоною розколин, за 12 миль від Маленької Америки, покривши за 3 години всього 4 милі путі.

В середу 16 жовтня після найутомнішого дня караван досяг складу на 20-й милі. Обидва загони почували себе не дуже добре. Професор Гулд висловив думку, що геологічна партія не може йти далі, поки не будуть перерозподілені вантажі, а Уолден, начальник допоміжної партії, вирішив викинути весь зайвий одяг. Вони прийшли до висновку, що геологічній партії слід повернутися назад разом з Петерсенем. Це повинно було полегшити вантаж допоміжної партії на вагу радіоспорядження, але зате вони мали взяти з собою 90 кг харчів з першого складу. Завдяки радіо я був у курсі всіх справ, і ми обмінялися з професором Гулдом такими радіограмами:

Берду.

Повертаємося завтра, бо необхідно внести в план великі зміни і мені обов'язково треба обміркувати разом з вами становище, що створилося. Допоміжна партія піде далі з легшим вантажем. Привіт.

Гулд.

Гулду.

Дуже прошу вас переглянути план на місці, замість того, щоб повертатися для цього на станцію. Це можна зробити з допомогою радіо. Якщо хочете, вишлю вам Крокета, Строма і Сейпла. Вони будуть у вас сьогодні ввечері, і ви розподілите вантаж на п'ять запряжок. Потім ви могли б продовжувати путь і допомогти допоміжній партії. Чим далі ви завезете свій вантаж у цю подорож, тим легше буде вам іти потім. Думаю, ви могли б покрити мінімум 100 миль путі на південь. Іншими словами моя пропозиція зводиться до того, щоб ви на місці склали змінений план походу і випробували його на практиці. Я безумовно проти того, щоб допоміжна партія вже на першому етапі походу приймала рішення про часткове виконання свого завдання. Вона повинна його виконати цілком,

в противному разі геологічна експедиція не зможе провести свою роботу. Не заперечую проти того, щоб допоміжна партія лишила на першому складі 20-ої милі собачий корм, а потім на другому складі 44-ої милі взяла таку ж кількість харчів для собак, але вона ні в якому разі не повинна скидати того, що є істотне для успіху геологічної експедиції. Все це я ретельно обміркував. Маючи необмежене довір'я до вас, я не наказую вам виконати мою пропозицію, бо у вас може бути кращий проект, але дуже прошу зробити все, що в ваших силах, щоб змінити план з допомогою радіо і не гаяти часу й енергії для повернення на базу, коли це можна зробити зараз. Всього доброго.

Берд.

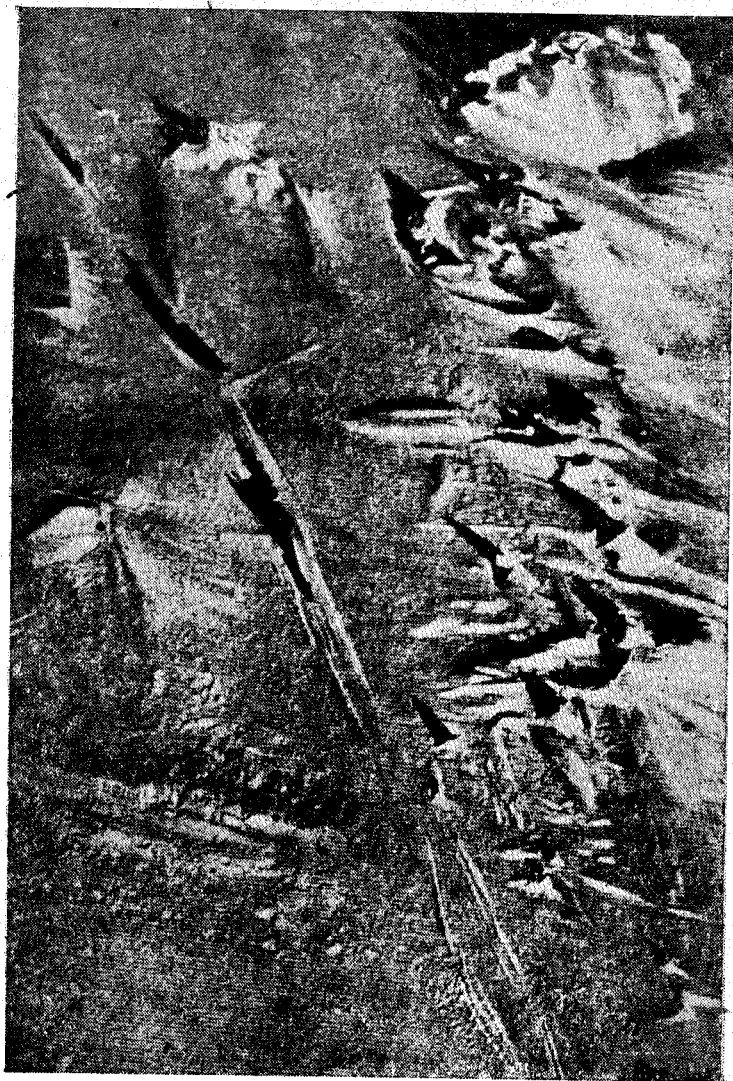
Берду.

Запевняю вас, ми не можемо продовжувати, як ви пропонуєте. У нас дуже погано працює похідна кухня і її поладити на місці не можна. Допоміжна партія піде повільно вперед, не змінюючи свого завдання. Всі учасники вважають, що в план геологічної партії треба внести корінні зміни. По радіо цього зробити не можна, бо це зовсім не так просто. Коли б ви бачили, як люди нарівні з собаками протягом останніх днів тягли важкі вантажі, ви б зрозуміли, що ми надто понадіялися на свої сили. Тут усі одногласно вважають, що допоміжна партія повинна йти вперед, а нам треба зараз же повернутися на станцію. Сподіваюсь, ви не будете заперечувати. Привіт.

Ларрі.

17 жовтня, близько шостої години вечора, геологічна партія повернулась до Маленької Америки, залишивши свій вантаж на першому складі на 20-й милі. Учасники були дуже стомлені; крім того їх бентежила невдала спроба і пригнічувала свідомість, що початковий план геологічної експедиції навряд чи буде виконаний в повному обсязі. Думка, яку не раз висловлював Торн, що вантажі надто важкі, виправдувалась, але крім цього становище зовсім не здавалось мені таким уже сумним. Всі розрахунки були складені надзвичайно ретельно, і я був певен, що досить тільки дещо зменшити загальний вантаж—завдання вдасться виконати на сто процентів. Ларрі Гулл, повертаючись назад і йдучи на лижах, упав і тепер ледве ворушився.

Наступного ранку відбулось засідання геологічної партії, на якому я був присутній. План був переглянутий в усіх його подробицях у світлі критики останнього походу. На перший погляд здавалось, що нічого не лишається



Путь собачих запряжок

робити, як тільки відмовитись від наміченої програми робіт і скласти нову—урізану—програму. Але на це ні Ларрі, ні я не згоджувались, поки була хоч найменша надія на успіх. Я повторив учасникам думку, яку я не раз висловлював і раніше, а саме, що наукові цілі геологічної експедиції відиграють не меншу, якщо не більшу роль, ніж чисто географічні дослідження авіаційної групи, що, коли партія не виконає наміченої роботи в полі, цінність всієї нашої експедиції значно зменшиться. Я покладав великі надії на складений план і вважав передчасним змінювати його на тій підставі, що перша спроба санного походу була невдала. Антарктику не можна підкорити відразу, одним зусиллям; боротися з нею можна тільки наполегливою, довгою, тяжкою працею.

Я не мав наміру пояснювати учасникам партії, як і в чому треба полегшити вантаж, щоб довести завдання до переможного кінця. Це вони могли зробити краще за мене. Але я обіцяв їм всебічну допомогу. Єдине, чого я не міг зробити (і що не всі розуміли)—це обіцяти регулярну допомогу з літака. Наші нечисленні польоти минулої осені переконали мене, що повітряні операції на великій віддалі від бази надзвичайно небезпечні, і посадка далеко від станції може бути здійснена лише в разі крайньої потреби. Потай я вирішив спробувати скинути їм провіант з літака, але не хотів, щоб їх плани на цьому базувалися.

Як один із заходів, що дозволяв зменшити вагу вантажу, я запропонував геологічній партії відмовитися від думки про допомогу польотіві до полюса влаштуванням бази біля підніжжя гірського пасма Королеви Мод; потім, щоб партія мала досить часу для роботи, я обіцяв держати „Сіті“ в Китовій бухті до 20 лютого, а коли б це виявилось недостатнім, зафрахтувати один з китобійців звіробійної флотилії, що промишляла в морі Росса, з умовою, що судно буде їх ждати до 25 лютого.

Після цього я покинув збори і лишив професора Гулда з його колегами опрацьовувати всі деталі походу. Я вірив у своїх товаришів. Це були рішучі, спритні й сміливі люди.

На нараді було вирішено, що геологічна партія вийде через 48 годин у другу спробну подорож. Метою переходу було перекинення вантажів, залишених на складі 20-ї милі, принаймні ще на 100 миль на південь.

Цього вечора, 18 жовтня, Уолден повідомив по радіо, що допоміжна партія пройшла склад 40-ї милі і тепер перебуває за 44 милі від Маленької Америки, пройшовши 20 миль за 8 годин путі. Загін навантажив на себе 240 кг припасів для геологічної партії. В радіограмі говорилось, що

поверхня сприятлива, віє сильний вітер і температура держиться на -15° . Вісті були загальною приємні.

19-го мандрівники потрапили в пургу і протягом доби не покидали спальних мішків. Другого ранку вітер вщух, температура піднялась, але туман лишився, і допоміжна партія рушила вперед, тримаючи курс на схід від ділянки, покритої розколинами і так слушно прозваної Амундсеном „капканом“, де його експедиція мало не загинула. Цього дня, не зважаючи на погані умови „видимості“, загін пройшов 21 милю. Ввечері знову почалась пурга, що продержала учасників на місці до півдня наступного дня.

20 жовтня геологічна партія вирушила в похід. Вона складалася з Гуделя, Крокета, О'Брієна, Торна і Вогана (начальника партії). Професор Гулд лишився на станції для складання остаточного плану. Цього вечора Воган телеграфував, що у них усе гаразд. Вони дійшли до складу 20-ї милі, забрали на санки залишені там запаси і стали табором.

21-го вітер перейшов з сходу на південний схід і настало загальне похолодіння. Цього дня допоміжна партія пройшла всього 9 миль, а геологічна—11. Температура повітря держалась у перших на 27° нижче нуля, у других на -40° , а в Маленькій Америці на -31° , але мороз дедалі дужчав.

Учасники обох партій вилізли 22-го вранці з вогких, обмерзлих мішків і знову рушили в путь. Воган повідомив, що загін перебуває за 45 миль на південь, пройшовши за добу всього 14 миль. Собаки Берч і Спей дуже ослабли, і санки йдуть надзвичайно повільно. Від допоміжної партії спочатку не було вістей, потім над вечір Де-Ганаль телеграфував, що путь дуже важка. „Ми йшли немов по піску. Пройдемо метрів 200 і спинимося. Собаки вимучились і було дуже холодно, але ми вирішили рухатися, ніж замерзати в спальних мішках“.

Відомості були невеселі, і сум охопив жителів Маленької Америки. До того ж погода продовжувала стояти холодна й похмура, тому про польоти нічого було й думати. Хоч ми й не були свідками боротьби санних партій із стихією, але добре знали людей, які перебували на бар'єрі, і могли цілком оцінити тяжкі труднощі, яких вони зазнавали.

23-го між геологічною партією і Гулдом відбулося жваве радіо-листування.

Гулду.

Сьогодні пройшли 16 миль. Собаки Берч, Спей, Торньяк, і Емі дуже ослабли. Їм потрібен повний відпочинок, інакше ми не зможемо ними користуватися потім. В спорядженні виявились великі дефекти.

Воган.

Вогану.

Буде дуже шкода, якщо ви не зможете пройти 100 миль за цей спробний похід. Спробуйте зменшити вантаж і дайте відпочинок стомленим тваринам. В усякому разі приведіть назад усіх собак.

Гулд.

Гулду.

75 миль межа, при якій зможемо благополучно поставити всіх собак назад. Виконаємо всі ваші вказівки.

Воган.

Вогану.

Прошу вас день-два відпочити. Можливо, за цей час у стані собак настане поліпшення. Не уявляю собі, як ми зможемо пізніше пройти 440 миль, якщо собаки зараз не можуть подужати 100 миль.

Досі ви добре йшли і подавали нам велику надію.

Гулд.

Гулду.

Зменшимо вантаж і продовжимо путь. Не доводив собак до крайності, щоб зберегти їх для головного походу. Не гарантую, що приведу всіх собак назад.

Воган.

24 жовтня телеграм з дороги не надходило. Мек Кінлей і Феурі провели ряд спробних пробігів з автосанками, в які Чегка вніс деякі конструктивні удосконалення, спрямовані до того, щоб поліпшити хід машини на пухкому снігу. Однак автосанки кілька разів застрявали недалеко від табору, і обом водіям доводилось розчищати навколо них дорогу лопатами. На твердому насті машина працювала бездоганно, легко покриваючи 20 миль на годину. Ми, вирішили послати свій моторизований транспорт на південь, сподіваючись, що він досить довго проіснує на бар'єрі, щоб зробити істотну допомогу геологічній партії в перекиданні вантажів.

З голосним дзвоном частин автосанки помчали вниз по схилу до бухти Вер-сюр-Мер, здіймаючи за собою вихор снігу. Після довгої розвідки Мек Кінлей і Феурі знайшли кінець-кінцем на захід прохід через торосисті гряди—південний маршрут запряжок був не під силу автосанкам. Потім Мек Кінлей привіз з Маленької Америки загін зимовників, які лопатами розчистили і згладили особливо нерівні місця. Машину залишили на південь від гряди, а водії повернулись на станцію, щоб наступного ранку виру-

шити в дорогу. Автосанки тягли на буксирі три нарти, навантажені всім необхідним.

П'ятниця 25 жовтня.

Небо заволокло, віє східний вітер, термометр показує 23° нижче нуля.

Умови походу очевидно кращають. За повідомленням геологічної партії вона перебуває за сто миль на південь, швидко пересуваючись з зменшеною кладдю.

Від допоміжної партії відомостей нема. Вона повинна була позавчора пройти сто миль від Маленької Америки.

Капітан Мельвіль телеграфує, що „Сіті“ поставлено в сухий док, де буде зроблений остаточний огляд корабля перед його відплиттям.

Автосанки вирушили в похід. Начальником загону призначено Строма, в нього два помічники—Блек і Феурі. Команда автосанок настроєна дуже оптимістично. Вони пустили машину через розколини, немов це був танк, що бере окопи противників, і презирливо запитали у Мек Кінлея, чи дійсно вони перебувають на знаменитому бар'єрі, про який так багато чули.

Я просив їх іти з найбільшою обережністю і спеціально доручив Стромові стежити за тим, щоб Феурі, який веде машину, завжди мав при собі рятівний лінь, коли вони проїдять розколини.

Тількищо з бухти долетів гучний стогін. Думаю, що це мамаша-тюлень повідомляє світ про народження потомства. В прозорому повітрі звук чути надзвичайно далеко.

Субота 26 жовтня.

Сьогодні вісті кращі.

Уолден телеграфував, що допоміжна партія пройшла 24-го—13,8 миль, 25-го—11,5 і сьогодні 20 миль. Вони влаштували другий склад-базу на 80°10' південної широти і 163°35' західної довготи, залишивши там 100 кг харчів.

Де-Ганаль, радист партії, в своєму звіті повідомляє, що йти останні три дні було дуже важко. Тверда, крупноподібна поверхня змінювалася смугами пухкого снігу. Безперестанна метелиця примушувала учасників походу йти з піднятими капюшонами. Морози стоять очевидно чималі. Де-Ганаль загубив градусник і присилає замість даних щоденних вимірів температури—„середне догадок“. Це викликало у нас багато сміху.

За десять миль від складу № 2 їм довелось кинути одну нарту, щоб звільнитися від зайвої поклажі.

З геологічною партією, що повертається додому, радіозв'язку не було.

Від команди автосанок ні звуку.

В Маленькій Америці тиша і благодать. Авіаційна група пораяється з літаками. Прикро, що не можна літати.

Пізніше.

Одержано радіограму від Вогана. Геологічна партія влаштувала вчора ввечері другий склад за 99 миль від Маленької Америки. За день вона пройшла 24 милі. Кілька собак ослабли і їх везуть назад на порожніх санках.

Неділя 27 жовтня.

Сьогодні ніяких вісток з півдня. Мені особливо хотілося б зв'язатися з Воганом — я попросив би його підійти до автосанок, щоб дати мені змогу переговорити по радіо з мотористами про успіхи нашої машини в антарктичних умовах.

Автосанний загін — єдиний, що вийшов у пробіг без радіо, і я вже шкодую, що допустив це. А втім, якщо водії будуть держатися правильного шляху, великої біди не буде — і на північ і на південь від них є санні партії.

Понеділок 28 жовтня.

Іглу знову в лазареті.

З властивою йому прудкістю він ухитрився сьогодні вранці втекти з дому і побіг у гості до диких цуценят. Повернувся він весь закривавлений, з двома глибокими ранами. Мелроу держав його, поки доктор Коман накладав йому на рани шви. А проте войовнича вдача Іглу ні трохи не пом'якшала.

Геологічна партія повернулася додому якраз на обід. Люди почувають себе добре, але кілька собак дуже знесилені. По дорозі назад мандрівники пройшли позавчора 24 милі, вчора 39 і сьогодні 36 миль. Воган розповідав, що протягом кількох перших днів було дуже холодно, температура коливалася між -40° і -28° . Обличчя в них дуже обвітрилися і тепер лущаться. Мокрий від поту одяг при ходьбі вечорами замерзав, перш ніж вони встигали поставити на ніч намети.

Учора вранці партія зустрілася з автосанним загonom за 63 милі від табору. Наша машина, як видно, успішно переборює антарктичні сніги.

29 жовтня.

Три моменти особливо показові в результаті обох подорожей геологічної партії:

1. Хоч початкові вантажі були надто важкі, фактичний стан речей був зовсім не такий сумний, як спочатку здавалося.

2. Для того, щоб мати змогу виконати своє завдання, геологічна партія безумовно повинна була спочатку перекинути свої запаси принаймні за 100 миль на південь.

3. Досвід, набутий у дорозі, надзвичайно цінний, тим більше, що учасники ніколи раніше не робили санних переходів у полярних умовах.

Зворотний шлях був щодо швидкості майже рекордний: 99 миль було пройдено за 3 дні. Треба сподіватися, що геологічна партія зможе тепер виконати свою роботу, як намічено за планом. Гулд перевіряє спорядження і готується до головного походу.

За повідомленням Уолдена допоміжна партія сьогодні опівдні влаштувала склад-базу № 3 на широті 81°, півд., довготі 163°45' зах. Вони перебувають зараз у місцевості, поритій численними розколинами. На щастя, партія йде майже порожнем, скинувши вже головні вантажі.

Сьогодні вранці ми порохом висадили в повітря один з льодових горбів, що підносяться на схід від табору. Ці льодові формації мають міць сталі. Два патрони ні трохи не вплинули, але три, вибухнувши враз, утворили чималу дірку у вигляді тунелю, що тягнувся в напрямку до другого підвищення. Стіни й купол були обвішані чудовими кристалами надзвичайної величини. Кілька зимовників влізли в дірку і проповзли по тунелю приблизно метрів десять, потім прохід повужчав.

Льодові гори, досліджені мною, являють куполоподібні підвищення, що мають близько 8—9 метрів заввишки. Очевидно, вони складені з масивних брил льоду, покритого снігом. Професор Гулд робить ряд фотографічних знімків, які повинні показати розвиток горба з послідовного згущення навколо невеликого поглиблення в розколині до утворення великих пірамідальних підвищень. Наскільки я можу судити, горби з'являються в тих місцях, де, очевидно, відбувалися процеси стискання в старій бухті, яка колись тут була¹. Холодне повітря і більш тепла морська вода утворюють туман, а згущення вологи з свого боку сприяє зростанню льодових валунів.

Всі розколини в околицях табору утворені з міцного зеленого морського льоду. Підвищення, безсумнівно, значно збільшені наносами, але в кожному дослідженому нами бугрі ми знайшли центральну дірку—вогнище формуючого процесу.

¹ Є дані, які говорять про те, що улоговина, в якій розташована Маленька Америка, колись була бухтою в бар'єрі. Внаслідок прирощення снігу бухта поступово заповнювалась, поки не зробилась частиною бар'єра. Таким чином бар'єр немовби відтворюється і тим компенсується відрив частин, що відпливають у море.

Допоміжна партія зустріла на своєму шляху серйозні перешкоди. Ось що повідомляє по радіо Уолден:

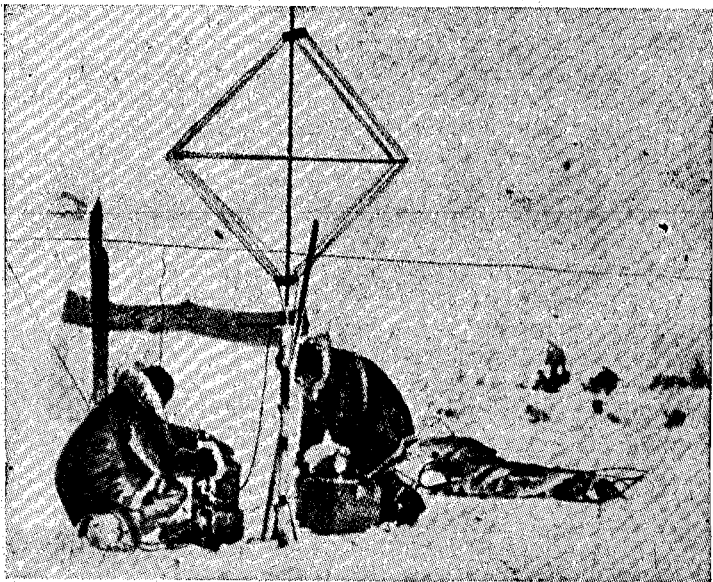
Берду.

Перебуваємо в поритій розколинами смугі, що починається на $81^{\circ} 5'$ південної широти. Вважаю, що автосанному загоні ні в якому разі не можна йти далі 81° південної широти. Ми пробували пробитися в масу пухкого снігу і льодових горбів на $81^{\circ} 10'$ півд. шир., але мусили повернути назад і змінити напрям путі. Гадаємо, що знайдемо прохід на схід. Гіршу дорогу важко собі уявити. Наше положення: $81^{\circ} 11'$ південної широти, $163^{\circ} 25'$ західної довготи.

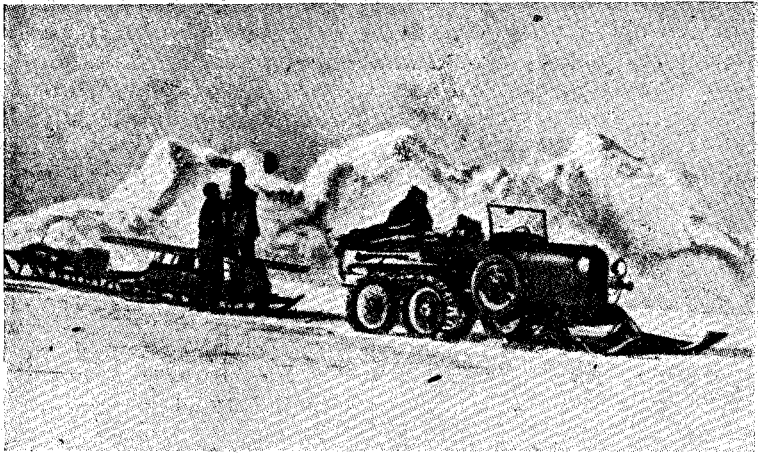
Я відповів:

Уолдену.

Жалю, що доводиться вас затримувати, але ви повинні якнебудь попередити автосанний загін не входити в смугу розколин. Для цього прошу вас повернутися до початку прірви і залишити на видному місці або навіть на



Встановлення радіо в путі



Автосани вирушають у похід

кількох місцях відповідні вказівки. Це надзвичайно важливо. Повідомте водіїв автосанок, щоб вони поспішили з поверненням на станцію. Проявляйте максимальну обережність у шуканні безпечного проходу через розколини. Означайте дорогу прапорами. Привіт.

В наступному повідомленні Де-Ганаль докладніше змалював характер місцевості, в яку вступила допоміжна партія.

Мирний бар'єр сьогодні став перед нами в усій своїй грізній неприступності. Одноманітність 160 миль більш чи менш спокійної санної подорожі була перервана за 11 миль на південь від складу № 3 нашими важкими зусиллями проникнути в хаос розколин, перекритих прірв і порожніх всередині льодових гір. Ми поставили на ніч намети між двома глибокими льодовими колодязями. Бар'єр тремтів і грюкотів, в міру того як нові безодні утворювалися в наслідок стискання льоду. Нескінченна смуга горбів, порізаних вершин і льодових куполів велично виблискувала на гребені гірського пасма, що тягнулося на схід і на захід. Ми пройшли п'ять миль вперед, коли раптом Берсей, що вів зв'язаний вірвовками караван, несподівано спинив свою запряжку. Його собаки вступили на перекриття круглого колодязя, що мав 20 метрів у діаметрі. Таких прихованих печер на схилі хребта виявилось багато; деякі заповнені снігом, а деякі перекриті лише тонким

шаром льоду. Незабаром зяючі прірви 'перегородили нам шлях. На південь і на захід виднілися сніжнобілі куполи, фантастичні шпилі і чорні тіні—безформні нагромадження піднятого льоду. На схід лежала глибока долина, порита численними сірими западинами. Добре зв'язані між собою вірьовками, ми пішки 'зробили невелику розвідку. Уолден відійшов від санок і потрапив по груді в розколинку. Ми його витягли на поверхню, але через хвилину він знову провалився. Потім ми спробували йти вперед з запряжками. Проходячи по вузькій стежці, оточеній з одного боку прірвами, а з другого—всякими утвореннями торосистого льоду, Берсей посковзнувся, і, коли б не вірьовка, що зв'язувала нас, опинився б на дні зяючої безодні. Кінець-кінцем, після довгих блукань, ми розташувалися на ніч, знайшовши відносно менш небезпечну поверхню льоду. У нас всі переконані, що ми зуміємо знайти прохідну дорогу на схід.

Де-Ганаль.

Четвер 31 жовтня.

Допоміжна партія нарешті благополучно проминула зону розколин.

Де-Ганаль у своєму сьогоднішньому повідомленні пише, що вони провели весь день у розвідці. На його думку, це найзрадливіша, найзловісніша частина Антарктики, яку коли-небудь перетинали дослідники.

Тут сталися колосальні зміщення льоду після проходження амундсенівської експедиції,—говорить телеграма.—Ніякі описи Амундсена не можуть зрівнятися з тим, що зараз діється. Минула ніч була надзвичайно тривожна. Щопівгодини ми прокидалися від гуркоту, який струшував снігову кору під нами і оповіщав про народження нових прірв.

Після раннього сніданку Берсей і Бротен повернулися до північної границі смуги розколин, щоб залишити на бар'єрі знак з попередженням для автосанного загону. Потім Уолден, Бротен і я, зв'язані між собою вірьовками, пішли на лижах навколо розколин на південний схід, сподіваючись знайти якийнебудь провіт у хаосі льодових нагромаджень і глибоких безодень.

Піднявшись на вершину високої гряди, ми побачили спереду тверду поверхню бар'єра, але від неї нас відокремлювали три милі безнадійного шляху. За чотири години тяжких виснажливих зусиль нам пощастило позначити прапорами зигзагоподібний шлях до бар'єра, і ми повернулись назад, маючи тяжкі сумніви, чи не буде наша робота

марною і чи зможуть запряжки пройти через обмерзлі мости, стрімкі схили і глибокі западини.

Але іншого виходу не було. Зв'язавшись вірьовками, ми повели собак уздовж зигзагоподібної лінії прапорів. Уолден каже, що він не міг собі уявити нічого подібного. Тільки ми допленталися до бар'єра, густа завіса туману опустилась за нами і закрила пройдений нами шлях.

Я послав учасникам партії привітальну телеграму. Вони героїчно перебороли найсерйозніші труднощі. На сьогоднішній день це найкращі досягнення нашої експедиції.

В Маленькій Америці ми продовжуємо з нетерпінням ждати настання льотної погоди.

Сьогодні найтепліший день за багато місяців: 12° нижче нуля. Хмарно.

Четвер 1 листопада.

Температура підноситься. Зараз —10°.

Допоміжна партія досягла сьогодні 81°45' південної широти, 163°20' західної довготи, влаштувала склад № 4 і готується повертатися, цілком виконавши своє завдання.

Я просив їх проявляти максимальну обережність при зворотному переході через розколини, а також обов'язково відшукати автосанний загін. З того часу, як повернулась геологічна партія, я не маю про нього ніяких відомостей.

Яке надзвичайне відкриття радіо! Завдяки йому ми можемо підтримувати найтісніший зв'язок між базою і санними партіями. Я не можу собі простити, що дозволив мотористам вирушити без радіоустановки.

Субота 2 листопада

Допоміжна партія повертається. Сьогодні пройдено 30 миль.

У геологічної партії все спорядження приведено в повну справність. Післязавтра вони вирушають у головний похід.

Погода стоїть тепла, хмарна, помірний східний вітер. Літати не можна.

Неділя 3 листопада.

На зворотному шляху допоміжна партія щасливо пройшла розколини, названі учасниками „Долиною прірв“. Туман заволік нерівні лінії гір, але не сховав прапорів, що позначали дорогу. Де-Ганаль повідомляє, що на перших двох стоянках на південь від торосистих гряд вони чули невгаваючий шум льоду, що ламався, і що вузька розколина з'явилась під наметом, де спали Уолден і Бротен. Уолден нарахував 200 розколин, що перетинали їх шлях

на протязі двох миль, не рахуючи прірв, які лежали ліворуч і праворуч від них.

Всі учасники допоміжної партії—ветеран Уолден і молодь—зробили героїчний похід.

На станції все так же тепло й хмарно. Віє північно-східний вітер.

Устаткування, спорядження і вантажі, необхідні для польоту для влаштування бази, уже остаточно визначені, і ми ждемо зараз кращої погоди, щоб зробити на „Форді“ спробні польоти на висоту і швидкість.

*

В понеділок 4 листопада, о 1 г. 30 хв. дня геологічна партія під начальством професора Гулда, в складі Вогана, Крокета, Гуделя, Торна і О'Бріена, покинула Маленьку Америку. Вони тягли з собою чималий вантаж, який повинен був дедалі збільшуватися в міру проходження партії мимо різних складів, влаштованих у дорозі, і досягти максимальної ваги біля складу-бази № 4. Учасники були настроєні бадьоро. Того ж вечора вони розташувались на ніч біля складу на 20-й милі.

Радіограма від професора Гулда розкрила таємницю мовчання автосанного загону. Приблизно за 15 миль від станції партія зустріла мотористів. Вони йшли пішки додому, тягнучи за собою нарту. Машина зламалась за 75 миль на південь і водіям довелося її покинути.

Я пошкодував про втрату автосанок, але я ніколи не покладав на них великих надій, і тому не був дуже розчарований.

Зграї сніжнобілих буревісників літали за останні дні над табором, провіщаючи потепління.

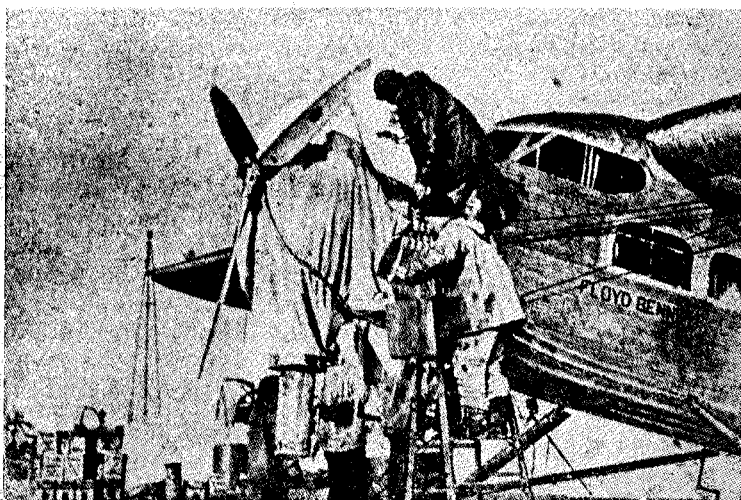
*

У вівторок 5-го в Маленькій Америці було багато хвилювання. „Форд“ вийшов з ангара на власному ході і, працюючи мотором в 525 к. с., піднявся на схил Балкен, що керував літаком, поставив його поруч з „Ферчайльдом“, після чого машину надійно прикріпили тросами на випадок пурги. „Форд“ був у чудовому стані.

Потім весь табір приготувався гідно зустріти водіїв автосанок, чиї урочисті і гордовиті обіцянки підкорити бар'єр і досягти Південного полюса були у всіх ще свіжі в пам'яті. Нещасні хлопці йшли пішки вже протягом восьми днів, тягнучи за собою нарту, тому я послав до них Сейпла з його запряжкою з цуценят і Діна Сміта на лижах, щоб вони допомогли їм повернутися додому.



Повернення автосанної партії



„Флойд Беннет“ приводиться в льотну готовість

Як тільки вони пішли, змовники прикрасили радіощоглу і будинок ідальні всякими прапорцями й стрічками, декорували стіни гумористичними привітальними написами і повісили над входом у будинок ідальні великий плакат з словами: „Привіт героям“, а кінознімальники встановили бутафорський кіноапарат по дорозі до бухти Вер-сюр-Мер. В розпалі цих приготувань Сейпл і Сміт повернулись на станцію з звісткою, що мотористи відмовились від сторонньої допомоги, заявивши, що раз вони вже подужали 75 миль дороги, то з таким же успіхом пройдуть пішки ще кілька миль. На думку Сейпла водії були настроєні дуже бурчливо.

Через кілька хвилин силуети пішоходів показалися в бухті. Коли вони наблизились, в небо були пушені ракети. Чегка з непорушно серйозним обличчям став крутити рукою кіноапарата, і крики „ура“ потрясли повітря. Торжество досягло свого апогею, коли радист вручив Блекові тількищо одержану з Нью-Йорка телеграму від його дружини, яка, розуміється, не знала про тяжку долю, що спіткала автосанний загін. Телеграма говорила: „Кожний крок путі думкою з тобою“. Мандрівники втомилися і сильно загоріли від сонця й вітру, а проте зустріч, влаштовану їм товаришами, прийняли досить благодушно.

Автосанки, як вони казали, добре й швидко йшли по твердій поверхні і перемагали також пухкий сніг. Згубною виявилась суміш із заструг і м'якого снігу. А втім, треба сказати, що машина пройшла куди більше, ніж я сподівався, і на підставі цього досвіду можна буде, мені здається, сконструювати відповідний моторизований транспорт для пересування по Антарктиці.

Однією з причин аварії були порошинки, що проходили в подачу пального, через що нещасному Феурі доводилось не раз задубілими руками возитися з радіатором. Потім від постійного струшування став слабшати задній міст машини. Через дві години після зустрічі з геологічною партією, що поверталася з другої подорожі, автосанки опинилися в полоні, заношені з усіх боків снігом, і після недовгої боротьби задній міст остаточно вийшов з ладу. Стром перекинув собі на спину заплічний мішок з 20 кг харчів, Блек і Феурі впряглися в нарту, на якій був намет і все потрібне для санної подорожі, і загін повернув додому.

Поки авіаційна група готувала „Форд“ до польоту, обидві санні партії успішно мандрували по Антарктиці. 6 листопада Гулд повідомив, що геологічна партія перебуває за шістьдесят миль на південь; а допоміжна партія, що поверталася й забрала з покинутих автосанок інструменти, спорядження й одяг, перебувала на п'ятиденній віддалі від

Маленької Америки. В своїй радіограмі Де-Ганаль повідомив про надзвичайно приємну і несподівану знахідку, зроблену ними на автосанках: серед речей учасники знайшли телеграми від рідних, які їм віз (і не довів) автосанний загін.

*

9 листопада учасники допоміжної партії повернулись додому, бородаті й стомлені, прагнучи проте не стільки спокою, скільки „біфштекса й каші“, як пояснив Де-Ганаль.

В своєму щоденнику я записав: „Уолден, Де-Ганаль, Берсей і Бротен гідні найвищої похвали. Вони на ділі довели, що без єдиної скарги вміють перемагати найтяжчі умови антарктичного переходу, зробленого в суворі, весняні морози. Своє завдання вони виконали з честю. Доручена їм справа була далеко не легка, але від успішного виконання її залежала в величезній мірі вся наша льотна робота. Завдяки їм ми можемо тепер з спокійною душею вирушити в дорогу“.

ПОЛЬОТ ДЛЯ ВЛАШТУВАННЯ БАЗИ

9 листопада літак Форда, названий на честь мого загиблого друга „Флойд Беннет“, приніс нам кілька тривожних хвилин. Ми нагрівали мотори звичайним способом, тобто з допомогою брезентової покришки з лійкою, яка веде вниз до бензинової бочки. Тільки механіки зібрались запустити обидва зовнішні мотори Уірлуінд, як бензин капнув на лійку, і вона спалахнула. Вогонь миттю розійшовся по покришці, дійшов до мотора, і була небезпека, що полум'я досягне резервуара, перш ніж вдасться погасити вогонь. Хвилювання було чимало, але мабуть завдяки тому, що наш літак суцільнометалевий, все обійшлося гаразд. Пошкодження були незначні, а проте, через пожежу довелось відкласти пуск літака, поки механіки не полагождать проводки і Ронне не пошиє нову лійку.

Погода за останні десять днів стояла непогана; показання термометра коливались між -20° і -10° , віяв помірний південносхідний вітер, тільки небо лишалося хмарним. 10 листопада вітер посилювався, розігнав хмари, і горизонт очистився. Цього дня у нас відбулось відкриття весняного льотного сезону.

З Бебіє в ролі пасажира Паркер зробив на „Ферчайльд“ перший спробний польот. Поверхня була пухка, і обмерзлі знизу шижі досить глибоко грузли в снігу. Проте літак без особливих зусиль відірвався від землі. Коли Паркер спустився, Сміт, Балкен і Джун по черзі зробили півгодинні прогулянки в повітрі над Китовою бухтою, під час яких були випробувані аерофотознімальна камера, радіо і сам літак. Загалом мотор цього дня працював протягом чотирьох годин, при чому літало 17 чоловік. На загальнудумку машина була в повній льотній справності.

Увечері від геологічної партії прийшла телеграма. Гулд повідомляв, що за останні два дні пройдено 26 миль і самопочуття учасників гарне.

Середа 13 листопада.

Чудовий день: 25° нижче нуля, ледве відчутний східний вітер і зовсім ясний горизонт.

„Форд“ стартував о 3 годині дня, маючи на борту 8 пасажирів. Пілотував літак Паркер, а борт-механіком полетів Балкен. Літак піднявся менш ніж за 30 секунд.

Потім усі інші наші льотчики по черзі робили на „Форді“ короткі польоти. Під час невеликої подорожі в 10 миль на південь від складу на 20-й милі я випробував своє навігаційне спорядження. Навіть з повітря було дуже добре видно склад, означений з усіх боків численними прапорцями, а за ним безконечною покрученою лінією тягнувся на південь слід собаких запряжок.

Після обіду ми навантажили „Форд“ сніжними брилами, загальною вагою в 6 500 кг і піднялись, щоб випробувати літак на висоту. На рівні 3 400 метрів лівий мотор став вередувати, і пілоти вирішили спуститися. В повітрі було страшенно холодно.

Тепер ми жадаємо злетіти до 500 метрів.

Четвер 14 листопада.

Сильний південносхідний вітер. Летіти не можна.

Гулд повідомляє, що геологічна партія ночує сьогодні на 81° 11' південної широти біля краю „Долини прірв“, в яку вони завтра пройдуть. Я побажав їм щастя.

П'ятниця 15 листопада.

Польотів нема. Сьогодні відносно теплий і ясний день, але механіки вирішили поставити на літак новий карбюратор.

Йдучи по лінії прапорів, встановлених допоміжною партією, геологічна партія пройшла сьогодні „Долину прірв“ „без усяких лихих пригод“, як повідомляє Гулд.

Субота 16 листопада. Ранок.

Авіаційний відділ працював цілу ніч. Виявляється, повітряні отвори в карбюраторі пропускають надто багато повітря, що викликає нерівномірну роботу мотора. Механіки запаяли отвори і просвердлили в жиклерах канали меншого калібру.

Випробовання радіопеленгатора і сконструйованого нашими радистами радіомаяка дали чудові результати. Досі Хансон під час своїх спроб обмежувався радіусом дії в 25 миль, але чутність сигналів така гарна, що ми певні, що сигнали будуть доходити і на відстані 75—100 миль. При

поганій погоді під час польоту робота цих приладів повинна зробити нам величезну допомогу.

Вітер посилюється і змінює свій напрям з східного на південносхідний. На підставі пусків куль-пілотів Хейнес визначив швидкість вітру в 40 миль на годину на висоті 3 400 метрів і в 125 миль на висоті 7 000 метрів. Отже сьогодні у нас польоти не буде, якщо атмосферні умови не зміняться, в чому наша „людина погоди“ має великий сумнів.

Неділя 17 листопада.

Тепло: 12° нижче нуля, легкий південнозахідний вітер і ясне безхмарне небо.

„Форд“ стартував о 10 г. 30 хв. ранку з вантажем в 6 500 кг. За півтори години літак піднявся до 400 метрів. З цієї висоти видно було в далині вершини Рокфеллерівських гір, що темними шпильми маячили над неосяжними сніговими просторами.

Потім ми зробили ряд польотів, під час яких випробували швидкість моторів, вантажність літака і максимальну висоту підйому.

Пізніше.

Польот для влаштування бази вирішено здійснити сьогодні. Літак навантажено, і ми вилетимо через годину.

Крім пального, мастила і різного спорядження, потрібного для самого польоту, ми беремо з собою 150 кг харчів, 900 літрів бензину, 115 літрів мастила і велику бензинову пічку (щоб нагрівати мотори) для бази, а також 115 літрів бензину й бензинову пічку для геологічної партії. Пілотом полетить Сміт, радистом і другим пілотом—Джун, а аерознімальником, розуміється,—Мек Кінлей.

Вечері того ж числа.

Нам таки зовсім не щастить. Треба набратись терпіння. В ефірі щось діється: радіозв'язок остаточно завмер. Усі співробітники радіовідділу по черзі пробували спіймати яку-небудь станцію, але всі їх зусилля були марні. Нам не пощастило зв'язатися ні з редакцією „Нью-Йорк Таймс“, ні з нашими кораблями в Новій Зеландії, ні з геологічною партією,—словом протягом останніх годин ми були відрізані від усього світу.

Було б надзвичайно нерозумно розпочинати польот без радіо. Отже доведеться тихо сидіти на землі і ждати, поки ефір не повернеться до свого нормального стану.

Польот для влаштування бази—одна з найрисківаніших і найвідповідальніших операцій усієї нашої експедиції. Як-

що нам не пощастить влаштувати базу, ми не зможемо зробити польот до полюса. Якщо станеться аварія в путі, то ми не тільки не полетимо до полюса, але буде зведена на нівець героїчна робота допоміжної і геологічної партій, бо останній доведеться докласти всіх сил, щоб допомогти нам повернутися в Маленьку Америку.

А на той час, коли ми прийдемо на станцію, буде вже надто пізно розпочинати намічений довготривалий польот на схід після польоту до полюса.

Посадка далеко від бази в полярній області завжди небезпечна в наслідок неможливості правильно судити з повітря про характер посадочної площадки. Погода теж є дуже мінливий фактор. Тому я б не відважився на цей польот, не будь він абсолютно необхідний. Коли ж посадка здійсненна, Дін Сміт з цією справою безумовно справиться. Він чудовий льотчик, але й відповідальність на нього покладається величезна.

*Понеділок 18 листопада,
9 год. ранку.*

Загадкове мовчання ефіру припинилось, і ми зараз вилітаємо. Мотори вже працюють. Мелроу встановлює на літак баки з паливом для бази.

Термометр показує -15° , температура підноситься; небо безхмарне, віє слабкий південнозахідний вітер.

Словом, чудова льотна погода.

Хейнес сказав:

— Такого дня ви, можливо, не діждетесь протягом цього року.

*

Ми вилетіли о 9 год. 40 хв. ранку з Смітом біля стерна. Після 30-секундного розбігу наші три могори підняли з снігової поверхні загальний вантаж в 7 100 кг, і літак став швидко набирати висоту, тримаючи курс на південь. Під доповідною рукою пілота тріск моторів перетворився в ритмічне, мирне гудіння, і тільки мої думки гарячково заскакували вперед. Що жде нас біля підніжжя гір? Чи знайдемо ми тверду, рівну поверхню, чи може тільки розкидані льодові брили, пориті розколинами й застругами? Як багато від цього залежить!

Маленька Америка — кілька темних покрівель і безліч прокладених снігових стежок — швидко зникла з нашого поля зору, стаючи все меншою і меншою; радіощогли здавались мініатюрними чорними шпильками на білому тлі, а море Росса, вільне від льоду, зловісно чорне, де-не-де покрите айсбергами, неосяжно простягалось до північного горизонту.

Сміт весь час держав літак на висоті 400 метрів. Взимку ми часто обговорювали питання, чи вдасться нам під час польоту летіти по маршруту собачих запряжок? Тепер ми мали на практиці розв'язати це питання.

Десь унизу впоперек торосистих гряд на південний захід від Маленької Америки вився слід санних партій, але спочатку ми не могли знайти його. Однак незабаром після того, як ми досягли бар'єра, внизу показався шлях, прокладений нашими південними загонами: тонка витка стрічка. Покази сонячного компаса сходилися з напрямком путі. Отже, коли б ми загубили слід, то ми могли б держатися точного курсу за сонячним компасом і рано чи пізно знайшли б путь.

Під нами показався склад на 20-й милі—кілька снігових брил, оточених прапорцями. Західне сонце кидало на нього довгі сірі тіні.

Видимість була чудова; повітря—дивовижно чисте й прозоре.

Мек Кінлей, що готувався до аерознімання, торкнувся моєї руки, вказав на землю і посміхнувся. Внизу лежав темний ящик автосаней, що зазнали аварії.

Я глянув у долину—сніг, всюди сніг, який то підіймався хвилястими складками, то опускався і гострою чіткою лінією межував з блакиттю небес.

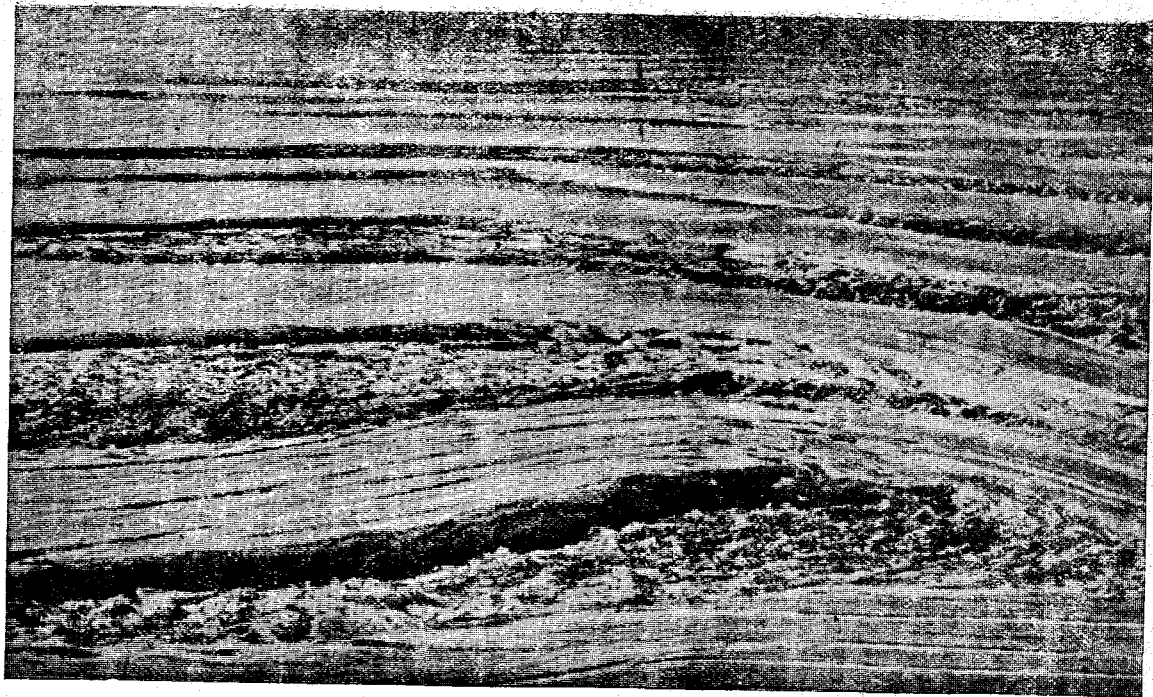
Ми пролетіли над складом № 2 з швидкістю, що перевищувала 100 миль на годину, і побачили далеко спереду смугу розколин. Я записував покази навігаційних приладів, коли раптом Дін Сміт обернувся до мене і замахав рукою. Темні тіні показалися на рівній поверхні бар'єра—ми наблизились до „Долини прірв“. Яка жахлива картина! Застигле пекло! Убивчий характер місцевості впадав в око навіть під пом'якшуючим впливом висоти. Тороси чергувалися з бездонними льодовими колодязями, вертикальні стіни яких здавалися на сонці синювато-чорними. Вулканічні зрушення в бар'єрі навернули мільйони тонн льоду й снігу; далекобійні гармати десятка армій не могли б заподіяти такого зруйнування!

На сході численні розколини, почасти порізані і почасти занесені снігом, утворювали колосальне темне віяло.

Тут протягом двох днів учасники допоміжної партії ризували життям, а ми безтурботно пролетіли над „Долиною прірв“ за дві-три хвилини. Мені буквально стало ніяково.

Пішоходам здавалось, що розколини безкраю тягнуться зі сходу на захід. Але з повітря ми бачили, що вони йдуть на протязі не більш 25—30 миль, а на схід від них лежить живна пряма дорога.

Амундсен писав, що він бачив дві високі гори на 82° південної широті. Він не дав назви вершинам, думаючи, що



„Долина прірв“

вони є частиною Землі Кармен. Я дивився в бінокль, але ніде не міг знайти верховин. Хотілось в'яснити, як далеко тягнеться на південь бар'єр. Я вирішив по дорозі назад, а також під час польоту до полюса, пильніше вивчити цю місцевість.

Сніжнобілою хвилястою лінією простягався під нами бар'єр з невеликою верховиною, що підносилася на ньому,— складом № 4.

— Ми повинні зараз зустрітися з геологічною партією!— закричав я своїм товаришам.

— Я їх уже бачу,—відповів Мек Кінлей.

П'ять розкиданих запряжок у вигляді чорних крапок підіймалися по схилу бар'єра.

— Вони нас ще не чують!—гукнув Мек Кінлей.

Справді, ні одна людина не підвела голови. Сміт пішов униз м'яким сков аючим спуском. Ми відразу побачили, що нещасним мандрівникам доводиться дуже скрутно. Кілька чоловік впряглися в санки і тягли нарівні з собаками важку поклажу. Вигляд їх згорблених спин і повільний-повільний рух усього каравану говорили краще за всякі слова про те, як їм важко. Вони забрали максимальний вантаж з складу № 4 і тепер мусили докладати всіх сил, щоб зсунути з місця санки.

— Внизу, мабуть, дуже холодно!— закричав Мек Кінлей.— Вони йдуть з піднятими капюшонами й тому не чують моторів!..

Ми пролетіли над ними на висоті 100 метрів, на знак привітання описали низьке коло і побачили кілька піднятих догори облич.

— Що ви їх так весело вітаєте?—почувся голос Джуна,—адже бідолахи там умирають.

Справді, санна партія в цей момент являла собою далеко невеселу картину. Більш різючого контрасту між новим і старим способом пересування в полярних країнах не можна було придумати!

Ми скинули учасникам походу пакет з листами, а також різні предмети спорядження і продовжували польот. Слід собачих запряжок, що досі так привітно вказували нам путь, скінчився; літак летів над просторами, куди після Амундсена ще ніхто не ступав.

Незабаром на півдні показалаь красива вершина. Це була найдивніша гора, яку мені колинебудь доводилось бачити: вона не мала підніжжя і середньої частини; тільки сіруваті-чорна вершина загадково виступала на фоні безхмарного неба. Донизу вона раптом обривалась і губилася в сліпучому саяві сонячного дня. Можна було подумати, що чудак архітектор, якому було доручено спорудити цю гору,

почав будувати згори; але потім, закінчивши вершину, кинув роботу і більше вже до неї не повертався. Я вирішив, що це марево.

Але приблизно за 150 миль несподівано показалаь друга вершина, потім третя, четверта... ціла процесія, при чому те ж облудне світло грало під ними, приховуючи нижні частини гір. Очевидно, це були підвищення між хребтом кронпринця Улава, відкритим Амундсенем, і тим пасмом, яке відкрили Скотт і Шеклтон з Бердморського льодовика.

Вперше в історії досліджень вся велична маса підвищень, які покривають полярне плато, розляглася перед людським оком. Сміт поступово набрав висоту до 700 метрів, і ми побачили гірське пасмо в усій його красі.

Гори обступали полярне плато, широкою м'якою лінією знижуючись на схід. Я вивчав підвищення в бінокль. Де-не-де була оголена чорна порода, що різко контрастувала з сніжнобілими льодовиками. Один особливо великий і сліпучий льодовик я прийняв за льодовик Бердмора, на який з нескінченним терпінням і мукою сходили учасники експедицій Скотта і Шеклтона, шукаючи дороги до полюса.

Повільно одна по одній стали впливати підвищення гірського пасма Королеви Мод; спершу кілька поодиноких вершин, потім темні плями скель, задратованих снігом, і, нарешті, важка маса порізаних льодовими потоками гір.

Передо мною на навігаційному столі лежали амундсенівські карти, ряд фотографій, вирваних з його книги, і витяги з його записів.

Протягом зимових вечорів ми часто обмірковували з Де-Ганалем, одним з навігаторів експедиції, питання, чи вдасться нам з повітря пізнати підвищення, бачені й описані Амундсенем з землі. Сам Амундсен не раз писав, що при змінених умовах видимості він не пізнавав обрисів добре знайомих йому гір. Я мусив що б там не стало точно знати місцеположення літака перед посадкою біля нашої майбутньої бази. Але досі я зовсім не міг орієнтуватися, однак я покладався на сонячний компас і курсодержатель. Я знав, що ми летимо по прямому курсу на південь.

Спершу я став розшукувати гору Фрітіофа Нансена: „... 6 000 метрів висоти... потужний покрив льоду... величезна гора Нансена“¹, потім найближче підвищення дона Педро Крістоферсена: „... дещо східніше... покрите снігом“² і льодовик Акселя Хейберга: „...підноситься терасами... головне льодове поле тягнеться від бар'єра, оточене з заходу й сходу високими горами...“³

¹ Амундсен, „Південний полюс“.

² Там же.

³ Там же.

Але я нічого не міг впізнати. Ми наближались до льодовика, який я був прийняв за льодовик Акселя Хейберга. Перед носом літака праворуч і ліворуч виднілись великі гірські пасма. Біля підніжжя їх розстилилися рівні пірамідальні горби, що нагадували намети арабів.

Але ось уже новий хребет впливав спереду. Блискучий величний конус вищий за інші. Чи міг це бути Уле Енгельштадт? Я перебіг очима опис Амундсена:

„... Уле Енгельштадт, високий сніговий конус, що досягає 6000 метрів заввишки... Гора Крістоферсена і гора Уле Енгельштадта утворюють кінець льодовика Акселя Хейберга...“¹. Ні, підвищення не підходило під опис. Я швидко проглядав амундсенівські фотографії в міру того, як ми наближались до хребта.

Раптом сталося дивне явище. Конус таємничого підвищення поступово став відокремлюватися від гірського пасма, і обриси гори змінились на наших очах. Вершина вже більше не скидалась на конус. З півночі на південь тяглось ширококрає пасмо, що нагадувало закруглену арку. В цей момент я побачив ясну структурну схожість між хребтом і зображенням його на фотографії, що лежала передо мною—розуміється, це була гора Рут Гед, величезне підвищення, що досягає 4500—5000 метрів заввишки!

Базуючись на Рут Гед як на вихідній точці, я став визначати місцезположення інших гір. Ширококрай гірський масив праворуч—адже це великий Нансен! Я прийшов до висновку, що Дон Педро Крістоферсен і Уле Енгельштадт сховані за Нансеном. Льодовик Акселя Хейберга мав бути спереду, а праворуч—льодовик Лів. Тепер я знав, де ми перебуваємо.

Зараз, коли я кидаю ретроспективний погляд на цей польот і згадую, як я по черзі то вдивлявся в обриси снігових вершин, що вимальовувались, то швидко перечитував короткі описи їх, стараючись зіставити одне з одним, все це мені здається просто смішним. Я тоді зрозумів, яка недовершена людська мова, арсенал слів, що змальовує гірський ландшафт: „конуси, вершини, шпилі, хребти, пасма“, доповнений різними прикметниками, безсильний змалювати складну структурну пишноту, яка відкривалась нашим очам. Навіть фотографії призводили до помилки, бо з кожною милею польоту обриси й форми гір мінялися і ставали майже непізнаваними.

Я подивився на годинник: був початок третьої.

Після того, як ми пролетіли смугу розколин, я весь час шукав Землю Кармен і гірський хребет, який, за припу-

¹ Амундсен, „Південний полюс“.

щенням Амундсена, сполучав Землю Кармен з Землею короля Едуарда VII і Південною Землею Вікторії¹.

А проте ми не могли знайти не тільки „дві високі білі вершини“ або „обриси землі“ на південний схід „приблизно на 80° південної широти“, бачені Амундсеном при поверненні назад з полюса, але також і гірське пасмо, яке він відкрив на 84 паралелі,² коли йшов до полюса.

Вся ця цікава місцевість лишалась досі схованою від наших поглядів. Це було тим дивовижніше, що загалом ми додержувалися шляху Амундсена і, звичайно, мали куди ширше поле зору, ніж він.

Все нові й нові гори з'являлись спереду літака. Ліворуч від Рут Гед дві снігові вершини майже однакової форми різко виступали на фоні інших гір. Їх висота становила від 3 500 до 4 500 метрів. За ними великий гірський хребет тягнувся на південний схід. Тут і там я бачив яскравий блиск блакитних льодовиків поруч з оксамитово-чорними скелями.

Колосальне підвищення праворуч від Нансена не підходило під описи Амундсена. Це був найвеличніший з усіх бачених мною гірських масивів; він тягнувся принаймні на 20 миль в довжину³. Ще правіше шпилі гір кронпринця Улава простягалися до Південної Землі Вікторії.

Сміт трохи повернув літак до західного порталу льодовика Акселя Хейберга, де ми гадали влаштувати базу. Під нами поверхня бар'єра ставала хвиляста й нерівна.

Ми взяли курс на захід, але, пролетівши миль п'ятнадцять, побачили, що місцевість порита глибокими віялоподібними розколинами, які досягали від 3 до 15 метрів завширшки. Про посадку не можна було й думати. Залишивши розколини на заході, Сміт повернув на південь.

Я пильно вивчав характер поверхні. Вона мало обіцяла. Повсюди бар'єр покривали високі, гострі заступри. А проте за кілька миль на північ від підніжжя Нансена лежало більш чи менш рівне снігове поле. Тут ми вирішили покласти наші запаси. Сміт став знижуватися. Я кинув димову бомбу, щоб визначити напрям вітру; стовп диму потягнувся злегка на схід. Потім ми скинули ще чотири бомби, щоб визначити нашу віддаль над снігом. При невеликому повороті літака льодовик Лів постав перед нами. Головний канал, надзвичайно широкий, вився за підніжжям Нансена і підіймався рядом прямовисних льодових терас до великої висоти.

Вирішний момент настав. Все залежало від посадки, В такі хвилини вже не відчуваєш хвилювання, — навпаки.

¹ Амунд ен. „Південний полюс“.

² Там же.

³ Це підвищення я назвав горою Фішера.

почуваеш себе спокійним, в усякому разі спокійнішим, ніж коли задумаєш таку ризиковану справу. Ми не думаєи про фізичну небезпеку, нас тільки гнітила думка, що в разі нещастя вся експедиція потерпить.

Сміт надзвичайно вміло й обережно спланував. Поверхня була нерівна, і будь наші нові лижі коротші й вужчі, вони б розлетілися вдрізки, вдарившись обгострі заструги, що перетинали все поле.

Перед тим, як лижі торкнулися землі, Сміт вирівняв літак. Ми приземлилися з швидкістю 50 миль на годину. Сміт зробив бездоганну посадку. Перша серйозна перешкода, що стояла між нами і полюсом, була переможена!

Сміт не виключив моторів і лишився біля стерна, тоді як Джун, Мек Кінлей і я приготувалися улаштувати базу. Я зробив кілька спостережень над сонцем, записав на карту довготу й широту, а потім взяв участь у вивантаженні.

Влаштування складу зайняло небагато часу. Ми просто поклали один на один бідони з паливом і ящики з харчами, а їжу покрили сніговими брилами. Бензинову пічку, призначену для геологічної партії, ми помістили на самий верх купи, яка була на кілька метрів вища за людський зріст. Найпівденніша в світі база була готова. Я назвав її Жозефіною Форд,—ім'ям, присвоєним також літакові, на якому я в 1926 р. зробив польот до північного полюса.

— Отже, зроблено!—вигукнув Джун.—Але гляньте, який краєвид!..

На північ бар'єр заповняв горизонт. Численні льодові западини й гребені гір, що здавалися з повітря незначними, тепер здавались неосяжними. Підніжжя Нансена перетворились у високі гори, що буквально заслоняли самого Нансена.

Наскільки більше і разом з тим наскільки менше бачать пішоходи! І які різні точки зору!

Місцевість поблизу бази була порита глибокими застругами, які свідчили про суворі східні вітри. На наше здивування, ознак руху льоду було мало за винятком кількох льодопадів, що спускалися з гір. Далі на захід, там, де могутні потоки з льодовика Лів несли на бар'єр мільйони тонн льоду, ми побачили ряд колосальних розколин, що тяглися паралельно на північний схід.

Мотори продовжували голосно гудіти. Сміт, заклопотаний витратою пального, висунув голову у віконце кабіни і закричав нам:

— Досить вам милуватися ландшафтами, час рушати в дорогу!

Ми улізли в кабіну, літак повільно знявся з землі—і ми полетіли на схід. Перша частина льотного завдання була успішно закінчена; тепер мені хотілось ретельно обслідувати

Землю Кармен, для чого я гадав продовжити польот принаймні на 100 миль на схід. Знову запрацювала аерознімальна камера Мек Кінлея, фотографуючи профіль гірського пасма Королеви Мод, вздовж якого ми летіли.

„Форд“ піднявся на 1 000 метрів; видимість на схід була не менша як 50 миль. Проте Землю Кармен я ніде не міг побачити. Тільки бар'єр сніговими хвилями безмежно тягнувся на схід. Очевидно велика гряда тиснення чи просто марево привели Амундсена до помилкового висновку, що тут є суша. Отже з географічної точки зору наш польот для влаштування бази був дуже цікавий: ми тепер знали, що відомі границі бар'єра мають бути відсунуті принаймні на 100 миль на схід. А втім мені хотілося перевірити це цікаве припущення дальшим обслідуванням місцевості.

І ось в той момент, коли ми стояли на порозі відкриття, Джун, що перевіряв вмістиме баків з пальним, підійшов до мене і з стурбованим обличчям повідомив, що пальне кінчається.

— Як це могло трапитися?—спитав я його.—Адже у нас мусить бути бензин ще на 7 годин польоту?

Джун зняв з руки рукавицю і підняв угору чотири пальці.

— Дуже велика витрата,—пояснив він.—Причини не знаю...

Приблизно через годину після нашого вильоту з Маленької Америки Джун виявив чималу течу біля ручного насоса під сидінням пілота. Він заткнув її жувальною гумою і міцно перетягнув матерією, і ми вирішили, що бензин більше не витікає.

Робити було нічого, треба було шодуху мчати додому. Літак описав півколо, і під час повороту я добачив долину гірського льодовика поруч з хребтом Нансена. Високо спереду на мить показався блакитний купол Акселя Хейберга. Могутній льодопад спускався з неї до гірського льодовика.

Ми пролетіли над базою Жозефіни Форд, повернули на північ і рушили прямим курсом до Маленької Америки. На поворотному шляху ми вже не могли додержувати сліду південних партій. Чимраз менша кількість пального примушувала нас летіти по прямій лінії; я цілком покладався на курсодержатель і сонячний компас. На щастя погода й далі лишалася чудова, небо було чисте, а поки світило сонце, я міг орієнтуватися за сонячним компасом. Лише далеко на заході легкі хмари насувались на височезні гірські вершини.

Ми летіли тепер на висоті 700 метрів. Сміт перевів мотори на найбільш економний хід. Я пильно вивчав у бінокль східний горизонт, але Землі Кармен ніде не було видно.

Я передав Смітові записку: „Ми побачимо слід санных партій на північ від розколин“. Близько сьомої години

вечора літак пролетів над „Долиною прірв“ і незабаром після цього, в згоді з моїми обчисленнями, внизу показався шлях собачих запряжок. До Маленької Америки лишалось 150 миль.

Приблизно через п'ятдесят миль путі в роботі моторів почалися перебої. Я згадав, що Торн і Де-Ганаль, обидва—льотчики, повернувшись із свого санного походу, розповідали, що місцевість, в якій ми зараз були, не годиться для посадки літака, бо поверхня надзвичайно нерівна, вся в рівчачках і вибоях.

Старання Сміта відновити роботу моторів успіху не мали. Несподівано всі три враз спинилися. Джун нахилився до головного бака з паливом.

— Бензи́ну більше нема!—закричав він, порушуючи несподівану тишу, яка настала слідом за тим, як зупинилися мотори.

Сміт з великою майстерністю спланірував, і хоч при приземленні літак кілька разів труснуло, ніхто не потерпів. Майстерність пілота врятувала нас від аварії. Було 7 годин 29 хвилин вечора.

Як тільки літак спинився, ми вистригнули на лід, дістали порожні бідони з фюзеляжу і приготувалися випускати мастило з моторів. Витягнувши затички, ми підставили бідони під струмок теплого мастила. Наші обличчя, руки й одяг вилискували від жиру, і ми безсумнівно стали найбруднішими людьми на багато тисяч миль навколо. Мастило швидко замерзало на нас, перетворюючись у тверду льодову кору, що було дуже неприємно.



Гори Фішера



Льодовик Аксея Хейберга

Потім Джун зібрав аварійну радіоустановку і спробував послати в табір сигнали „SOS“, але з причини, нам тоді невідомої, передатник відмовився працювати.

Ми поставили намет поблизу літака і спробували заснути після втомного дня, але сон не йшов—тривога за літак не давала нам спокою. Почнись пурга—ми легко могли б його втратити. Але вечір лишався спокійний і ясний.

Близько 11 години, коли ми вже втратили було всяку надію зв'язатися з Маленькою Америкою, а рука Мек Кінлея остаточно онімла від безперервного повертання ручки генератора, почувся знайомий і приймний шум літака, що наближався. Це був „Ферчайльд“ з Балкеном і Петерсенем. Машина сіла з поштовхами і наблизилась до нас. Пілотом був Балкен, а радистом—Петерсен. На нашу радість Балкен повідомив, що він захопив з собою 450 літрів пального.

— Коли не стало чути по радіо шуму літака,—розповів нам Балкен,—ми зрозуміли, що ви сіли, і розрахували, що ви повинні бути приблизно за 100 миль від Маленької Америки. Хейнес ждав від вас радіоповідомлення, а потім вирішив вислати „Ферчайльда“. Ми відразу подумали, що посадка зроблена через недостачу пального.

Ми були безмежно раді бачити Балкена й Петерсена і сповнилися захопленням перед розпорядливістю і здоровим розсудом Хейнеса.

Ця пригода чудово ілюструє цінність радіо. Коли б Балкен не знав нашого місцеположення, розшуки в неосяжній сніговій пустині були б поєднані з такими ж труднощами, як і розшуки голки, про яку говориться в прислів'ї. Радисти

в Маленькій Америці, що слухали польот, почули спинення моторів. Знаючи швидкість нашого польоту, а також, що ми додержуємо сліду санних партій, Балкен зміг обчислити нашу широту й довготу. Таким чином рятувальні плани, вироблені нами взимку, були на практиці цілком надійні.

Балкен і Петерсен негайно вивантажили бідони з паливом—і ми перелили їх вмістиме в боковий бак „Форда“. Потім „Ферчайльд“ вилетів до Маленької Америки, а ми повинні були полетіти за ним.

Але тут ми вирахували велику витрату пального й прийшли до сумних висновків. Не знаючи точної причини надмірної витрати бензину, ми побоялись, що 450 літрів не вистачить, щоб долетіти додому. Друга ж вимушена посадка легко могла скінчитися катастрофою. Тому ми вирішили покрити дві третини віддалі до бази, вибрати гарну посадочну площадку і ждати там підкріплення.

Тим часом знявся вітер і стало значно холодніше. Розігрівши спочатку мотори з допомогою паяльної лампи, ми налягли всім тілом на довгу ручку стартера інерсії, щоб зрушити її з місця. Після тяжких зусиль нам кінець-кінцем вдалося запустити один мотор, але всі наші старання запустити другий мотор були марні. Очевидно стартер добре обмерз. Тже ми мусили ночувати на бар'єрі. Сміт виключив перший мотор, а Джун став пробувати налагодити радіозв'язок з табором.

Мек Кінлей заліз у фюзеляж і влаштувався там на ніч. Через деякий час я знайшов його в напівсидячому-напівлежачому стані, він безтурботно спав, немов під ним була пухова перина. Сміт подав вечерю, що складалася з какао з печенням (на вигляд) із звичайнісінького машинного мастила (на смак), після чого ми розподілили між собою нічні вахти.

Джун майже цілу ніч возився з радіоустановкою. Він зняв передатник і знайшов розрив у проводі високого напруження в ручному генераторі. На ранок Сміт, сам не поганий радист, змінив його, і знесилений Джун заліз у свій замщений мастилом спальний мішок. Я розклав свій мішок на снігу і чулово виспався на відкритому повітрі.

О сьомій годині вечора наступного дня ми все ще були полоненими бар'єра. Вдень був зроблений ґрунтовний огляд літака. Здавалосьь неймовірним, що невелика течя біля насоса може бути єдиною причиною надмірної витрати пального. Кінець-кінцем ми прийшли до висновку, що отвори жиклерів надто великі.

Над вечір Джунові вдалося зв'язатися по радіо з Маленькою Америкою. Я попросив Хейнеса вислати на „Ферчайльді“ механіка, який допоміг би завести мотори, а також

прислати запас пального. Хейнес негайно відповів, що „Ферчайльд“ уже вилетів з достатньою кількістю бензину й масла і незабаром прибуде. Біль Хейнес дбав про все. Через кілька хвилин Джун почув передатник з „Ферчайльда“ і з літаком був встановлений радіозв'язок. Екіпаж був той самий, що й напередодні: Балкен—пілот і Петерсен—радист.

Незабаром Балкен благополучно приземлився. Ми позичили у „Ферчайльда“ стартер, з блискавичною швидкістю запустили всі три мотори і полетіли. На висоті 700 метрів віяв сильний погожий вітер, що супроводив нас до самого табору. Рівно опівночі внизу показалися радіощогли Маленької Америки. Море Росса на північ і на схід було забите плавучим льодом.

Механіки зайнялись „Фордом“, а ми, оточені товаришами, увійшли в будинок їдальні, де нас привітно і, як ми й сподівалися, хлібосольно зустріли.

Через годину Балкен повернувся на „Ферчайльді“, і пригода, повна потенціальної небезпеки, закінчилась на превелику радість усіх нас. База біля підніжжя гір була влаштована. Тепер ми могли взятися до другого льотного завдання—до польоту до південного полюса.

Тим часом важко навантажена геологічна партія повільно посувалась до гір.

Субота 23 листопада.

Механіки оглянули „Форд“ і зробили потрібні полагодження в моторах. Наш „Флойд Беннет“ готовий до польоту.

Все спорядження на місці. Ми ждемо, щоб геологічна партія досягла гір, і Гулд передав нам сприятливе зведення погоди.

Сьогодні партія влаштувала склад № 5.

Неділя 24 листопада.

Знімки Мек Кінлея гірського пасма Королеви Мод і західних підвишень надзвичайно вдалі. Я повідомив по радіо Гулда, що скину йому по дорозі до полюса пачку цих фотографій. Вони дадуть йому можливість скласти собі значно ясніше уявлення про характер місцевості, ніж з землі, і це полегшить йому геологічні дослідження.

Небо в хмарах, температура -10° , легкий південносхідний вітер.

Понеділок 25 листопада.

Геологічна партія наближається до гір. Сьогодні вони влаштували склад № 6. Гулд повідомляє, що протягом трьох днів він не бачив сонця.

Чисте сонячне небо необхідне для польоту до полюса не тільки з точки зору керування літаком, а й для аерофотознімання.

Будемо ждати.

Середа 27 листопада.

Все так же хмарно.

Я просив геологічну партію передати вдень зведення погоди.

Пізніше.

О 1 г. дня Гулд телеграфував, що атмосферні умови біля підніжжя гір „чудові“; віє помірний східний вітер, і рідкі, легкі хмари плывуть над гірськими вершинами.

Перспективи гарні.

Опівночі.

Вечірній звіт геологічної партії говорить, що погода й далі лишається без змін, „тиха і ясна“.

Хейнес складає свої синоптичні карти. На його думку ми зможемо вилетіти завтра або післязавтра.

Було б надто багато вимагати бездоганної погоди на весь час польоту. Наприклад, південний вітер, при якому звичайно буває чисте небо, буде, розуміється, зустрічним вітром по дорозі до полюса, коли „Форд“ буде максимально навантажений; а північний вітер, який був би дуже корисним підпи́хачем, приносить з собою як правило хмари, що утворюються від згущення більш теплих мас повітря, які підіймаються з моря.

Я цілком покладусь на Біля Хейнеса, як робив і раніше в подібних випадках. Він точно знає, що нам треба, і не дасть свого благословення на польот, поки умови цього не дозволять.

НА Д ПІВДЕННИМ ПОЛЮСОМ

Настало 28 листопада. День був на славу. Опівдні від геологічної партії одержали зведення погоди. „Тихо. Чудова видимість. Безхмарно“,—говорила телеграма. Харрісон зробив кілька пусків куль-пілотів, а Хейнес закінчив свої карти погоди. По небу пливли легкі хмари, а над поверхнею землі віяв слабкий південносхідний вітер. Хейнес увійшов до мене в бібліотеку з надзвичайно заклопотаним і зосередженим обличчям. Любий Біль... Він завжди брав надзвичайно близько до серця всі починання нашої експедиції. Ми вийшли з ним погуляти, щоб кинути останній погляд на погоду. Я точно не пам'ятаю, що він мені сказав, але зміст його слів був такий: „Якщо ви зараз не вилетите, то прогавите винятково сприятливу нагоду, яка, можливо, вже більше не повториться“. Цим було все сказано.

Лишалось дещо зробити. Ми постаралися підготуватися до всяких можливих і навіть неможливих випадковостей. Насамперед я передав Хейнесу, який лишався начальником станції на час нашої відсутності і до повернення Гулда, ряд вказівок, що діяти, коли з літаком станеться аварія. Адже треба було врахувати цю неприємну можливість. Крім того я доручив Лофгрону, секретареві експедиції, кілька запечатаних інструкцій, які підлягали оголошенню тільки в тому разі, коли б від нас протягом певного періоду не надходило ніяких відомостей. Вони передбачали організацію рятувальної експедиції, розподіл обов'язків між співробітниками станції, повернення частини експедиції в Сполучені Штати, а також ті необхідні розпорядження, які кожна розумна людина повинна зробити, перш ніж вирушити в подібний польот.

Механіки Бебіє, Рот і Демас востаннє ретельно оглянули всі частини літака. Група зимовників утворила ланцюг і стала передавати важкі бідони з бензином механікам, які стояли на крилі і наливали пальне в бокові резервуари. Другий загін зимовників таким же чином навантажував на

літак спорядження. Блек зважував кожну річ, перш ніж Мек Кінлей і Джун клали її в кабінку. Хансон оглянув радіоустановку. Разом з Де-Ганалем я пильно перевіряв секстан, годинник і хронометри, які ми повантажили в останню чергу. Протягом кількох тижнів ми з Де-Ганалем щодня звіряли хронометри з сигналами часу, передаваними по радіо з Сполучених Штатів.

Ні один чистокровний рисак, готуючись брати участь у перегонах, не був більше випещений і краще засідланий, ніж „Флойд Беннет“ перед польотом до полюса—його готувала вся наша антарктична колонія.

Лаштування було закінчене незабаром після трьох годин дня. В останню хвилину ми вирішили взяти з собою додатково 450 літрів бензину. Адже не можна було точно завбачити, які атмосферні умови зустрінуться в путі. При сильному зустрічному вітрі, наприклад, додаткова кількість пального була б дуже цінна, а при погожому вітрі ми могли б його викинути за борт до того, як досягнемо найвищих гір.

Загальний вантаж дорівнював близько 7 500 кг.

Хейнес подав останні метеорологічні зведення: „20-мильний південний вітер на висоті 700 метрів“. Це означало, що на півдні чисте небо.

Ми потиснули один одному руки і о 3 годині 29 хвилин вирушили в дорогу. Після 30-секундного розбігу літак піднявся в повітря—це був чудовий старт. Незвичайний спокій охопив мене. Раз ми вилетіли, кудинебудь прилетимо!

Я кинув прощальний погляд на своїх товаришів, що зібралися на „аеродромі“, на цих мужніх людей, чия самовіддана допомога була кращою запорукою успіху всіх наших небезпечних починань... За мить їх уже не було видно; під нами слалася лише снігова пустиня.

Спочатку невідчутна імла, з якою нам так часто доводилось зустрічатися в Антарктиці, заволокла обриси шляху, і ми втратили кілька дорогоцінних хвилин, перш ніж побачили слід санних партій. Але якщо прогноз Хейнеса правильний, видимість повинна незабаром покращитися.

Наша путь лежала по меридіану маршруту запряжок; в цьому місці він перебував на 143°45' західної довготи. Хоч слід не на всьому протязі додержувався меридіану, але кінець-кінцем він мав привести нас до льодовика Акселя Хейберга.

Під впливом південносхідного вітру горизонт став поступово очищатися, і враз перед нами заблищало ясно-блакитне небо. І цього разу пророкування Хейнеса збулися! Повільно набираючи висоту, літак пролетів над складами на 20-й милі і на 44-й милі.

Іноді при зміні висоти польоту ми втрачали з ока санний слід, але незмінно знову його знаходили, тримаючись прямого курсу за сонячним компасом.

Під нами показався північний край смуги розколин. Тут маршрут запряжок ішов по меридіану $163^{\circ}42'$ з. Східний вітер примушував нас скеровувати літак на 10° ліворуч від курсу, щоб летіти прямо на південь. Коли б з землі наш польот могла спостерігати людина, вона напевне здивувалась би, побачивши літак спрямовуваний на схід, але який уперто летів на південь. При цьому треба було часто звіряти курс з курсодержателем.

Коли б читачеві вдалося зазирнути в кабінку цього сучасного літального засобу, що вніс корінну революцію в полярні подорожі, то, мені здається, його найбільш за все вразила б кількість спорядження, що заповнювало кабінку. Тут були і невелика нарта, і купи спальних мішків, і громіздкі тюки з харчами, дві бензинові пічки, шеренга бідонів з бензином навколо головного резервуара, лійки для спускання бензину й мастила з моторів, гори одержі, намети і т. д. і т. п. без кінця.

Радіоустановка містилась біля задньої перебірки з лівого боку літака. Джун час від часу передавав на станцію кілька слів про хід польоту. Від наушників, прикріплених до його шолома, тяглись довгі шнури, так що, не знімаючи шолома, він міг вільно пересуватися по кабінці. Обов'язки Джуна були численні й різноманітні. На його руках був кіноапарат, радіо і шість баків з паливом; крім того він раз-по-раз змінював Балкена біля стерня.

Мек Кінлей пристосував свою аерофотознімальну камеру так, щоб вона могла фотографувати і з лівого і з правого боку літака. Власне кажучи, польот до полюса був зроблений заради Мек Кінлея і його апарата, якому він так старанно служив, бо картування площі між Маленькою Америкою і полюсом було однією з головних цілей нашої експедиції.

Балкен своєю дебелою фігурою заповнював усе тісне приміщення пілота. Він дивився то вперед, на безживні простори снігу, то на численні рухливі стрілки на інструментальному щиті. Балкен був у своїй стихії. Відбиток спокою і певності лежав на його обличчі. Здавалось, він майже із задоволенням думав про боротьбу літака з велетніми горами.

Позад моторів було зовсім тепло. Але часом холодні пориви вітру проникали в кабінку, і тоді ми шутилися в своїх хутряних шубах. Коли небосхил очистився, снопи золотого проміння залили літак. Від ревіння моторів і тріску пропелерів стояв оглушливий гуркіт; щоб почути один одного, ми

повинні були несамовито кричати. Навігаційний стіл, де я розклав свої карти, сполучався з кабіною керування з допомогою конвеєрної стрічки, по якій я передавав Балкенові потрібні вказівки. Він обертався до мене і посмішкою потверджував їх одержання.

Така, коротко, обстановка нашого польоту. Зовсім іншу картину являла собою партія Амундсена, що йшла цим же шляхом 18 років тому. Сталеві крила, мотор і пропелери замінили водіїв, собак і людські ноги. Амундсен був щасливий, коли вдавалося пройти 25 миль на добу, а ми, щоб виконати своє завдання, повинні були покривати у середньому 90 миль на годину. Нашими козирами були швидкість і комфорт, але ці переваги врівноважувались більшою небезпекою. Найменша вада в шматочку сталі, порошок в подачі пального, кілька годин сильного зустрічного вітру, туман або шторм—все обставини, від нас незалежні—могли зруйнувати найдосконаліший план і звести на нівець усі наші зусилля.

Але ми про це не думали—всі наші помисли були спрямовані до велетнів-гір, з якими ми мусили поборотися.

Перелетівши над „Долиною прірв“, ми незабаром побачили, ясніше, ніж минулого разу, блакитні потоки льоду, що спадали з численних льодовиків на бар'єр, і снігом зодягнені вершини гір, що сліпучо виблискували на сонці.

Ми летіли тоді на висоті 500 метрів.

Спереду показалися обриси гірського пасма Королеви Мод. Я знову звернув свій погляд на схід, шукаючи ознак суші,—але під нами до самого горизонту простягався лише бар'єр.

О 8 годині 15 хвилин вечора ми порівнялися з геологічною партією—кілька темних крапок на коло двох крихітних наметів. Балкен знизився до 250 метрів, і Мек Кінлей скинув парашут, до якого прив'язав важкий пакет, що мав серед інших речей фотографії гірського пасма Королеви Мод. Парашут розкрився, плавно впав на сніг, і ми побачили, як кілька фігурок підбігли до нього. Привітавши наших товаришів, ми продовжували польот.

Досі мотори безперервно працювали на крейсерських оборотах: великий центральний мотор робив 1580 оборотів за хвилину, а зовнішні менші мотори—1600 оборотів. Тепер Балкен пустив їх на повний газ: центральний мотор на 1750 оборотів на хвилину і бокові мотори на 1700 оборотів. „Форд“ готувався до тривалої тяжкої облоги антарктичних висот. Літак неухильно набирав висоту. Ми були приблизно за 60 миль на північ від західного входу в льодовик Акселя Хейберга і летіли по меридіану 163°45' з., звіряючи курс з сонячним компасом.

Я з цікавістю стежив за рухом стрілок на циферблатах висотомірів: 1 000 м, 1 200 м, 1 400 м, 1 500 м. Підймання продовжувалось.

Наближаючись до гір, Балкен повернув літак на 30° на південний захід, щоб ми могли одночасно окинути поглядом льодовик Акселя Хейберга і льодовик Лів. Момент був критичний. Який з льодовиків обрати для перельоту через гори, який шлях кращий? Я підійшов до Балкена і спинився за його спиною, щоб разом з ним розв'язати це питання.

Під час польоту довгі вагання і розрахунки недопустимі. Кожна хвилина означає витрату бензину, а бензин дуже цінний. Втрата хоч би півгодини на марні спроби могла перекинути математичні обчислення, від яких залежав успіх польоту. Треба було негайно вирішити і обрати кращу дорогу через гори.

Правда, теоретично ми мали запас пального на 40% більше, ніж треба на переліт до полюса й назад. Але це була не зайва обережність на випадок надмірного витрачання при зустрічному вітрі, а фактично запас був уже в значній мірі витрачений.

Однак для прийняття дійсно правильного рішення у нас було дуже мало даних. Ми знали, що найвища точка льодовика Акселя Хейберга досягає, за словами Амундсена, 3 500 метрів, і нам була відома вага літака; ми могли також визначити, згідно з таблицями, які лежали передо мною, приблизну стелю літака.

Такі були відомі величини. Невідомі були не менш важливі. Структурні особливості гірського проходу, наприклад, відігравали першорядну роль. Ми знали з описів Амундсена і з того, що нам самим вдалось побачити, що ущелина оточена з обох боків колосальними підвищеннями, які досягають значно більшої висоти, ніж максимальна висота важко навантаженого літака. Але чи буде прохід досить широкий, щоб дозволити літакові маневрувати, якщо він не зможе піднятися над горами, чи ущелина така вузька, що при штормовому вітрі „Форд“, який летітиме на максимальній висоті, прибіє до підніжжя льодовика—це, розуміється, ми могли взнати тільки на власному досвіді.

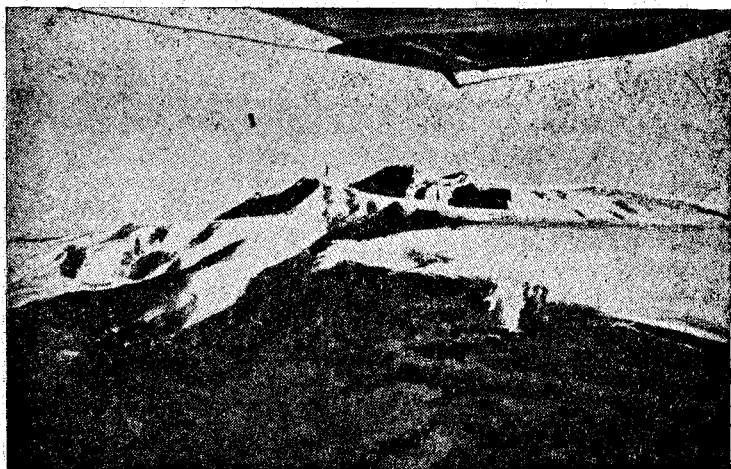
Я стояв позад Балкена і старанно вивчав гірську фортецю, що підносилась перед нами, все ще міркуючи, як би її краще взяти. Рухом руки Балкен показав на туман, що підіймався з чорних скель підніжжя, утворений згущенням більш теплих мас повітря. Тонкий шар хмар немов слався по ущелині в льодовику Акселя Хейберга і тягнувся майже до льодовика Лів, але можливо—це було не що інше, як поверхня снігу.

В останню хвилину ми сбрали льодовик Лів, відкритий

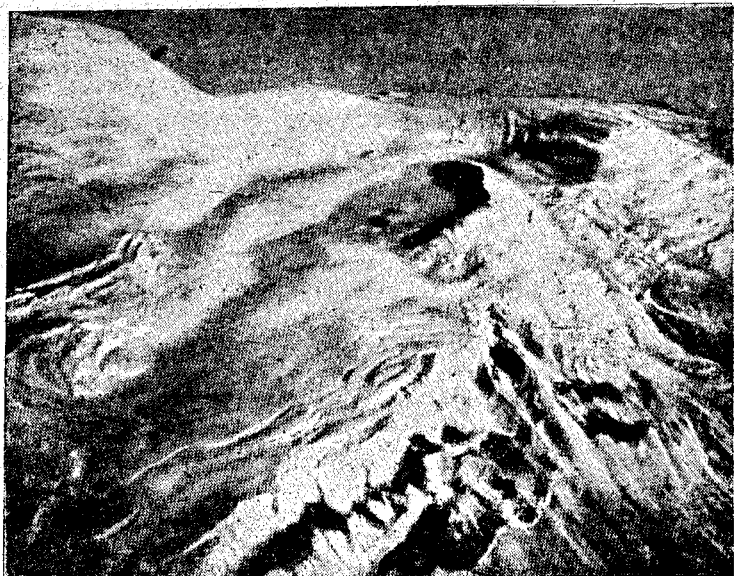
Амундсеном і названий ним на честь дочки Нансена. Здавалось, прохід у ньому ширший ніж в Акселі Хейбергу і не такий високий.

На початку десятої ми пролетіли над складом Жозефіни Форд, якого нам, розуміється, не вдалося побачити. Літак летів на висоті 3 000 метрів. О 9 г. 15 хв. ми досягли східного порталу льодовика і приготувалися вступити в бій з велетнями горами. Ми так часто обмірковували цей переліт, що тепер, коли льодовик-велетень стояв перед нами „в плоті й крові“, вірніше, в усій своїй оголеній льодовій реальності, нам здавалось, що ми опинились віч-на-віч з старим знайомим. Але ми наближались до нього з пошаною, підіймаючись на повному газі все вище й вище, щоб краще побачити його не дуже привітне обличчя.

Джун, що не поділяв наших хвилювань, спокійно й діловито приводив літак у бойову готовість. Він відкрив останній бідон з паливом і вилив бензин у головний бак. Порожні бляшанки він викинув за борт. Кожний бідон важив приблизно кілограм, а кожний зайвий кілограм був помітним тягарем. Кабіна наповнилась кіптем, від якого сльозились очі. Джун оглянув усі п'ять бокових резервуарів, потім зміряв кількість пального в головному баку. Записавши одержані цифри на клаптику паперу, він зробив кілька обчислень і передав мені остаточний розрахунок. Досі витрата пального становила в середньому 250—270 літрів на годину. В наслідок зустрічних вітрів у нас пішло більше часу для досягнення гір, ніж ми передбачали. А проте, зав-



„Форд“ над льодовиком Лів по дорозі до південного полюса



„Форд“ над південним полюсом

дяки взятому нами додатковому бензину, у нас фактично лишалась ще деяка зайвина, щоб долетіти до полюса й повернутися додому.

Розв'язавши ці сумніви, ми знову звернули всі наші помисли до гір.

Літак продовжував набирати висоту; мотори працювали бездоганно. Вітер був несильний і, за моїми розрахунками, не робив серйозного впливу на швидкість польоту.

Льодовик Лів простягся перед нами в усій своїй грандіозній могутності—неосяжний застиглий льодопад. Далеко спереду він широкою дугою спускався до південного заходу, а за тридцять-сорок миль зникав з ока, неясно зливаючись з гладенькою сніжнобілою поверхнею. Чи могло це бути полярне плато? Ліворуч підносились гора Нансена, вона тяглась на південний схід і заповнювала горизонт. Мармурові стіни гори Фішера і передгір'я, що оточувало її, лежали праворуч, простягаючись на південний захід. Льодову лінію—границю льодовика, в тому місці, де він дотикався до бар'єра, було чітко видно, але бездонні розколини, помічені нами під час польоту для влаштування бази, тепер, у наслідок великої висоти, здавались незначними вузькими колодязями.

Льодовик вертикально підіймався рядом порогів і терас, при чому деякі з них підвищувались над літаком. Ці льодові потоки заввишки від 700 до 1400 метрів вражали незвичайною красою, але не зважаючи на всю їх мальовничість, можна було легко собі уявити, з якою неблаганною жорстокістю вони б повелися з тим сталевим птахом, якому б випало з ними зіткнутися при польоті з швидкістю сто миль на годину.

Рух повітряних мас в ущелині помітно посилювався. Потужні сталеві крила тремтіли, і літак підкидало то вгору, то вниз. Мек Кінлей встановив свою камеру, що важила 25 кг, з лівого боку „Форда“ і фотографував гори. Наших сумнівів щодо вантажу і стелі літака він не поділяв. Вся його увага була зосереджена на аерофотозніманні; він прагнув лише одного: якнайкраще відбити на чутливій плівці важко вловимі обриси антарктичних просторів. Навіть коли б літак штопором пішов униз, я певен, що Мек Кінлей і тоді зняв би весь цей трагічний спуск.

Стрілки висотомірів показували 3200 метрів. Очевидно робоча стеля літака була вже недалеко.

В центрі ущелини з'явився гострий виступ скелі, що нагадував острів, який підносився над потоками льоду. Можливо, що це була одна з найвищих вершин гряди, що сполучала гору Фішера з Нансеном, якій протягом віків пощастило вдержатися над рухом льодових мас. Але цієї хвилини мені було не до структурних особливостей гір; вони мене цікавили лише з точки зору висоти нашого польоту, і я з тривогою побачив, що, не зважаючи на зусилля Балкена, ніс літака фактично перебував на одному рівні з виступом скелі.

Ми все ще підіймалися, але вже значно повільніше. В розрідженому повітрі важко навантажений літак погано слухався керування. Здавалось, ми не летимо, а ліземо по низькій ущелині, оточеній з обох боків чорними стінами Нансена й Фішера, вищими, ніж рівень „Форда“. Ніс літака то підіймався, то опускався; знову злітав і знов падав. Треба було щось робити. Ущелина була така вузька, що літак не міг у ній розвернутися. Треба було збільшити сили нашого птаха, а цього можна було досягти тільки одним способом.

Джун, чекаючи наказу, відійшов від радіо і поклав руку на клапан головного баку. Досить було натиснути на клапан і за дві хвилини 2700 літрів бензину опинилися б за бортом. Я подав знак, щоб Джун почекав.

Балкен продовжував набирати висоту, але нам обом було ясно, що підіймання повинно незабаром припинитися. Балкен став кричати й жестикулювати. Через гуркіт моторів

посилений луною від скель, я швидше вгадав, ніж почув його слова.

— За борт, за борт 100 кіло!

Що викинути—бензин чи їжу?

Якщо бензин, ми могли з таким же успіхом повернути назад і летіти додому. Якщо їжу—життя всіх нас, на випадок вимушеної посадки, могло опинитися в великій небезпеці. Чи мав я право піддавати такому ризикові Мек Кінлея, Джуна й Балкена? А втім мої вагання тривали всього лише кілька секунд. Я добре знав своїх товаришів—для них досягнення поставленої мети було найважливіше за все, а цією метою був полюс. Немов на potwierдження моїх слів Мек Кінлей уже притягнув один з мішків з провіантом до дверей люка. Мішок важив 62 кіло.

— Харольд, мішок з харчами за борт,—крикнув я Джунові.

Той подав знак Мек Кінлею. Коричневий мішок упав, кружляючи, на льодовик. Якість польоту помітно покращала—„Флойд Беннет“ зітхнув і знов поліз вгору.

Штормові пориви вітру все посилювались. Літак тремтів, немов під чиймись ударами. Гори, що замикали ущелину, все ще перебували на одному рівні з „Фордом“. Валкен держав літак на достатній віддалі від абсолютної стелі, але становище з кожною хвилиною ставало напруженішим, і я зрозумів, що коли ми не зменшимо ще вантаж, то результат боротьби залишиться дуже непевний.

— Ще один мішок за борт,—крикнув Бернт.

Мек Кінлей викинув через люк другий мішок з харчами. Ми побачили, як він торкнувся поверхні льодовика і розлетівся в беззвучному вибуху. Сто двадцять п'ять кілограмів провіанту—достатню кількість, щоб прогодувати чотирьох чоловік протягом місяця, проковтнула безлюдна пустиня.

Але жертва принесла свої плоди. Літак буквально підскочив, і через кілька хвилин ми піднялись на 150 метрів. Тепер „Форд“ міг вільно подолати ущелину. Я зітхнув з полегкістю. Єдине, що лишалося тепер викидати,—це камеру Мек Кінлея. Я певен, що Мек Кінлей без нарікань розлучився б з нею, коли б на це була необхідність, але я таксамо певен, що він зараз же вилетів би своєю власною персоною слідом за дорогоцінним приладом...

Наступні кілька хвилин тяглись немов вічність. Ми летіли по ущелині з швидкістю 77 миль на годину під охороною з лівого боку грізних вартових—чорних стін Нансена. Помалу „Флойд Беннет“ піднявся над ними. Сніжнобілим і безмежним тяглося на південь полярне плато. Нарешті гори-велетні лишилися позаду. Ми перемогли. Спереду за горизонтом, менш ніж за 300 миль віддалення, лежав південний полюс. Було 9 годин 45 хвилин вечора.

Досягнувши плато, ми обміркували становище і полетіли на південь. Величезний хребет Нансена простягав свої зморшкуваті боки до неба. Праворуч від нього ясно виділявся купол гори Рут Гед. На фоні східного горизонту з'явилася ціла шеренга гір. Точної висоти їх я не знаю¹, але, як видно, багато з цих вершин перевищують 5000 метрів. Одягнені снігом, яскраво виблискуючи на сонці, численні верховини тяглись на південний схід. Та чи можна було в цій частині земної кулі правильно визначати напрямок? Через якихнебудь 150 миль путі той же самий напрямок був би вже північносхідним. Ось які дивні явища відбуваються біля полюса!

А проте, ці питання нас тоді не цікавили. Польот переслідував дослідницькі цілі, і нам важливо було якнайбільше побачити і відбити. Ми трохи змінили курс на схід, і Мек Кінлей зробив перспективне аерофотознімання гір. Ліворуч на великій віддалі виднілись неясні обриси величезного льодовика.

Літак летів уздовж 171-го меридіана на висоті 3500—4000 метрів. Праворуч гори тяглися, очевидно, паралельно 180-му меридіанові—струнці вершини, що підносилися над зморшками полярного плато.

Під нами, як на долоні, розстилася неосяжна панорама льодової пустині. Дивлячись на ці химерні, безконечно різноманітні формації льоду, можна було скласти собі уявлення про льодовиковий період. Тут було ядро, центральна точка антарктичного льодового покриву. Ми не знали, якої глибини він досягає—350 метрів чи 3000 метрів. Але у всякому разі все поховав під собою лід, крім окремих найвищих шпилів. Шукаючи виходу, під впливом колосального тиснення, потоки льоду проривались через ущелину і пробирались до моря. Парад гір, гама чорних і білих фарб, велетні-вершини і глибокі западини льодовиків, плато, що простягалися до ілюзорного горизонту,—все це являло собою незабутню картину.

Час від часу Джун зміняв Балкена біля стерна. Балкен ходив по кабіні, розминаючи потерпілі частини тіла. Ніхто з нас не думав про їжу: бутерброд з м'ясом і кілька ковтків чаю або кофе з термоса нас цілком задовольняли. Важко було повірити, що ще зовсім недавно найбільш рішучі й мужні люди нашого віку, що намагалися досягти далекої мети, Скотт і Шеклтон, йшли цим же плато по кілька миль на день, мучені голодом—жорстоким, неблаганним голодом, який йшов за ними по п'ятах.

Між 11 г. 30 хв. і 12 г. 30 хв. гори на сході стали

¹ Ці цифри будуть установлені шляхом математичних обчислень на підставі фотографій Мек Кінлея.

поступово зникати. Незабаром після пів на першу ночі все пасмо сховалося з нашого поля зору, і плато неясною лінією злилося з горизонтом. Гори з правого боку давно вже зникли.

О 12 г. 38 хв. ми побачили сонце—огню кулю на південному сході на 21° вище горизонту. З допомогою сонячного компаса я визначив місцеположення літака, при чому воно майже сходилося з нашим зчисленим положенням. Ми перебували на $89^{\circ} 4' 5''$ південної широти, або за 55,5 миль від полюса. За обчисленнями Амундсена плато в цьому місці спускалось до 3 200 метрів. „Форд“ летів приблизно на висоті 5 000 метрів.

Отже, полюс, таємнича мета, був фактично вже перед очима. Але я був такий захоплений показами хронометрів, курсодержателів, альтиметрів і компасів, що не міг приділити йому жодного погляду.

Користуючись тимчасовою свободою, Балкен підійшов до мене і сказав, що видимість трохи погіршала, біля горизонту з лівого боку літака збирались хмари, і що в повітрі почувалось наближення шторму. Ось цього тільки нам не вистачало—ураган на зворотному шляху! Переліт через гори був досить важкий при ясній погоді, але при поганих атмосферних умовах він був рівнозначний самогубству. Ми вирішили спробувати випередити хмари до гір.

О шостій хвилині на другу я „спіймав“ сонце і вирахував положення літака за сонячним компасом. „Флойд Беннет“ майже вже досяг полюса і о 1 годині 14 хвилин за грінвічським часом ми були над південним полюсом.

Ми повернули праворуч і пролетіли віддалення в 3—4 милі. Коли б ми повернули праворуч перед тим, як досягти полюса, то можна було б вважати напрям літака західним; але, досягнувши полюса, ми справді повернули на північ, бо всі напрямки біля південного полюса ведуть на північ. Потім ми зробили коло і знов полетіли до полюса. Новий напрям літака був південний, хоч він ішов під прямим кутом до нашого попереднього, який теж вів на південь. З цього можна судити, як важко говорити про напрямки поблизу полюса. Наприклад, як тільки ми знову перелетіли полюс, після другого змінення курсу, напрям літака, який був південним, негайно зробився північним, хоч ми продовжували летіти по прямій лінії.

Пролетівши в цьому ж напрямі приблизно шість миль, ми змінили курс по діагоналі і о 1 г. 25 хв. повернули назад—до полюса і Маленької Америки.

Дивне місце ця уявна точка, іменована південним полюсом. Всі меридіани часу в ній сходяться. Нещасна

людина, яку доля закинула б в околиці полюса, була б в дуже скрутному стані: вона зовсім не знала б, як їй вираховувати час. Сонце описує коло на небі, лишаючись на одному рівні над сніговим горизонтом, і тільки злегка змінює своє положення кожні двадцять чотири години. Напрямки, як ми їх звичайно рахуємо, теж нічого не говорили б цій нещасній людині. Напрямок її шляху, за винятком півночі і півдня, помітно мінявся б через кожні кілька хвилин, і щоб додержувати одного й того ж самого курсу, їй доводилося б іти не по прямій лінії, а весь час колесити.

Коли ми, повертаючись на зворотному шляху опинилися над полюсом, я відкрив дверцята люка і скинув американський прапор.

Джун передав у Маленьку Америку таку телеграму:

„За моїми обчисленнями досягли південного полюса. Берд“.

Стрілки альтиметрів показували висоту в 4 000 метрів.

Протягом кількох секунд „Флойд Беннет“ стояв над місцем, де 14 грудня 1911 р. перебувала партія Амундсена і де через 34 дні після цього Скотт читав записку, залишену для нього Амундсенем. На честь цих надзвичайних людей ми скинули прапори їх країн.

Тепер лише шум пропелерів тривожив безлюдну льодову пустиню, в центрі якої лежав полюс. Гір не було видно. В стороні Маленької Америки і ліворуч видимість була гарна, але праворуч, тобто на сході, горизонт заволокло хмарами; тому, якщо там і є гори, як припускають деякі геологи, то побачити їх нам не вдалося.

Ось коротко все, що можна розповісти про південний полюс. Власне кажучи, головна цінність полягає не в самому полюсі, а в затрачених на його досягнення зусиллях.

Лишивши полюс позаду, ми помчали додому.

Поступово одна по одній стали впливати на сході гори. Але тоді як по дорозі до полюса південні вершини чітко й ясно виступали на фоні неба, тепер вони були затьмарені млою. Хмари швидко рухались, загрожуючи утворити перед нами густу завісу, і ми мусили що б там не стало випередити їх до гірського проходу.

„Форд“ летів по 168-му меридіану, тримаючи курс на льодовик Аксея Хейберга. Я гадав повернутися трохи східніше початкового курсу, щоб ми могли дослідити новий край. Мек Кінлей, що зняв по дорозі до полюса простори, які лежали на сході, тепер фотографував західну територію. Боюсь, що на цей час аерофотознімальна камера мусила здаватись Мек Кінлею не менш важкою, ніж гори, які він фотографував, але невичерпна любов до справи впливала в нього щоразу нову й нову енергію.

Час починав повзти. Коли б „Фордові“ не вдалося досягти льодовика раніше хмар, становище могло стати дуже серйозним. На щастя, віяв погожий вітер. Швидкість польоту збільшилась. Годині о другій ночі ми піднялись, шукаючи сильнішого вітру, на кілька сот метрів. О третій годині ночі Балкен дав повний газ—і „Флойд Беннет“ набрав висоту до 4 000 метрів. Літак летів з швидкістю, що перевищувала 125 миль на годину.

О пів на четверту праворуч показалась конічна вершина гори Рут Гед. Ліворуч вплив Нансен. Незабаром ми побачили гору Крістоферсена—невеликий закруглений купол між горами Рут Гед і Нансеном. Повертаючись, ми летіли по прямій лінії, і позиція літака збігалася з зчисленим положенням. Широка посмішка освітила обличчя Балкена. Польот був уже майже завершений.

Але найкраще було те, що над гірським проходом сяяло безхмарне небо!

Ми повернули ліворуч, щоб краще роздивитися ущелину в льодовику Акселя Хейберга. Потім курс був змінений, і ми обслідували западину праворуч від Рут Гед. Несподівано я помітив ще один прохід ліворуч від Рут Гед, найзручніший, і ми полетіли до нього.

Хмари повільно підповзали до гір.

О 3 год. 50 хв. ми проминули найвищу точку льодовика і стали поступово спускатися, пролітаючи між вертикальними поритими терасами Рут Гед і Дон Педро Крістоферсена. Ущелина закінчувалась льодовиком Акселя Хейберга. Літак раз-по-раз потрапляв у повітряні ями, і неприкріплені речі качались і стрибали по кабіні.

Ми вилетіли з льодовика на початку 5-ої ранку.

Джун зробив обчислення пального і повідомив мене, що ми маємо ще деяку зайвину. Взявши це до уваги, я вирішив продовжити польот на схід, щоб дослідити загадкову Землю Кармен; мені хотілось, щоб Мек Кінлей сфотографував цю місцевість.

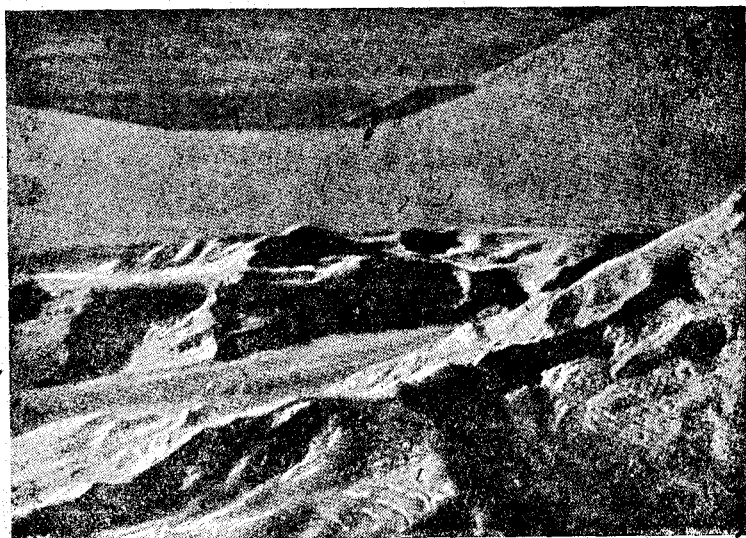
Знову під нами потягнувся бар'єр, і ми ясно бачили, як розламуючі процеси в бар'єрі, в тому місці, де він торкається підніжжя гір, породжують глибокі й широкі розколини.

Гірське пасмо Королеви Мод і підвищення, які ми побачили минулого разу, лежали праворуч—довга процесія, що тяглася на південний захід. Гори були покриті сніжною пеленою, а між ними підносились величезні мальовничі льодовики. Один льодовик, що нагадував колосальну покручену льодову річку, вразив мене своїми незвичайними обрисами. Без перебільшення можна сказати—це був один з найкрасивіших льодовиків на земній кулі.

Польот довів те, що я знав уже й раніше—Земля Кармен не існує. Мек Кінл-ей сфотографував ту частину бар'єра, де за припущенням Амундсена вона мала бути; потім ми змінили курс на західний, шукаючи базу Жозефіни Форд.

Незабаром після того, як ми повернули, мене вразив незнайомий вигляд гір, що випливали перед літаком. Мені здавалось, що я їх бачу вперше. За моїми обчисленнями ми повинні були бути на схід від Рут Гед. Невже ми звернули з правильного шляху? Я дивився на гори і марно ламав собі голову. Куди, чорт візьми, поділась Рут Гед? Ми влаштували коротку нараду. Мої товариші, що менш уважно стежили за напрямком польоту, додержували думки, що база лежить ще східніше. Протягом кількох жажливих секунд я не був певний, чи правильним шляхом ми летимо. Якщо база справді була на сході, то я був найгіршим навігатором у світі, бо за моїми обчисленнями вона мусила бути на заході.

Раптом мій погляд упав на кінчик розкритої передмною карти, де я олівцем написав такі слова: „Пам'ятай, що вигляд гір змінюється залежно від положення, з якого на них дивишся“. Досвід Амундсена і мій власний, набутий під час польоту для влаштування бази, примусили мене написати це застереження вночі перед польотом до полюса.



„Форд“ на поворотній путі з південного полюса



Зона розколин на путі геологічної партії

І справді: помалу дивні гори стали змінювати свої обриси. Незнайома гора—та це ж Рут Гед в іншому вигляді! А ось показався й Нансен!

Встановивши своє місцеположення, ми з легкістю знайшли базу. Джун, що брав участь у польоті для влаштування бази і тому знайомий з характером місцевості, зробив благополучну посадку. Лижі торкнулися снігу о 4 г. 47 хв. ранку.

Навантаження пального на літак зайняло більше часу, ніж ми гадали. Ми відкривали один по одному обмерзлі бідони, а потім передавали їх Джунові, який виливав бензин у бокові резервуари. Була вже 6 година, коли літак знявся з бар'єра і ми рушили на північ—в останній етап свого польоту. На той час передвісники штормових хмар підповзали зі сходу до гір, але нам вони вже не були страшні.

Балкен спрямував літак прямим курсом до Маленької Америки, не пробуючи шукати санний маршрут, який проходив східніше. Ми летіли за сонячним компасом і курсодержателем і чудово орієнтувалися.

О 10 годині ранку під нами замаячили радіовишки. Через кілька хвилин „Флойд Беннет“ уже летів над управлінським будинком. Побіжний огляд показав, що Китова

бухта все ще забита льодом,—північна кромка простягалась майже до Західного миса.

О 10 годині 8 хвилин 29 листопада лижі „Форда“ торкнулися сніжної поверхні і польог до південного полюса, що продовжувався 18 годин 39 хвилин, був завершений

П'ятниця 29 листопада.

Отже, здійснилось. Ми бачили південний полюс і лишили на ньому американський прапор. Мек Кінлей, Балкен і Джун виконали покладене на них завдання з властивими їм майстерністю і безстрашністю. Коли б я обшукав весь світ, я не знайшов би кращих помічників! Власне кажучи—це справа їх рук і розуму. Але і в Маленькій Америці немає жодної людини, яка б не брала активної участі в підготовці до польоту, тому, якщо він і вартий похвали,—то це похвала всій нашій зимовочній партії!

НА СХІД ЗА ГОРИЗОНТ

Після польоту до полюса нам лишалося виконати за планом експедиції три великі роботи: 1) геологічне і географічне обслідування гірського пасма Королеви Мод; 2) точне сухопутне знімання Китової бухти і 3) льотні дослідження нової країни на сході.

Перша з цих робіт наближалась до кінця. У неділю 1 грудня професор Гулд телеграфував на станцію, що партія розташувалась біля підніжжя льодовика Лів, пройшовши напередодні місцевість, всю порізану розколинами, „проти яких льодові колодязі в Долині прірв між 81—82° південної широти здавалися дитячими іграшками“. Докторові Кومانу і Квіну Блекберну, що мали значний досвід сухопутного знімання, було доручено знімання Китової бухти. Щождо третього завдання, то ми вже готувались до тривалого польоту на схід.

Крім загального інтересу, який являє собою всякий недосліджений край для допитливої людини, країна на сході притягала нас, як і багатьох до нас, своїми специфічними особливостями. Вона була головною загадкою на материк, багатому на таємниці.

Протягом багатьох років відома школа геологів і географів висувала теорію, що Антарктика є не материк, а ряд епіконтинентальних островів; за словами Дугласа Маусона, вони могли бути „затоплені і з'єднані потоками льоду і між ними, коли б розтанув лід, текло б море“¹. На захист цієї гіпотези було чимало даних. Майже ідентичну порізаність материкових утворень дельтами моря Ведделя і моря Росса деякі вчені розглядали як ознаку розмежування. Геологічні передумови говорили за те, що Східна і Західна Антарктика дуже відрізняються між собою, але з другого боку були серйозні доводи, які примушували припускати, що Антарктика становить єдиний материк. Питан-

¹ Маусон. „Проблеми полярних досліджень“.

ня це лишалось відкритим. Гадалось, що ключ до розгадки може бути знайдений у великому недослідженому краї, що лежить між Землею короля Едуарда VII і Землею Греєма.

Ось чому нам так хотілось проникнути на схід, хоч досі всі наші спроби і з моря і з повітря закінчувались невдало.

Понеділок 2 грудня.

Сьогодні тепло. 10° нижче нуля, вієм'який південнозахідний вітер. Наші тунелі, збудовані з такими пекельними труднощами, поступово руйнуються під дією більш високих температур повітря. Необережний пішохід, проходячи по даху тунеля, може без усякого попередження опинитися на його дні.

Учасники геологічної партії повідомляють, що вони пробували піднятися на льодовик Лів, але розколина й льодопади примусили їх повернутися назад.

Тепер вони пробують піднятися на льодовик Акселя Хейберга.

Вівторок 3 грудня.

Тепло, хмарно. Від геологічної партії ні звуку. В таборі дуже тихо.

Середа 4 грудня.

Зовсім літо: 3° вище нуля. Гулд телеграфує, що йому ніяк не вдається знайти нашу базу в горах, не зважаючи на фотографії, які ми йому скинули під час польоту до полюса. Гулд пише: „Я не уявляв собі, що видимість може бути такою облудною. Незрівняно гірше, ніж у пустині“.

Зараз партія перебуває біля підніжжя льодовика Акселя Хейберга.

Телеграма Гулда має одну цікаву подробицю:

Апетит Фредді Крокета зовсім затьмарився апетитом Мейка Торна і Нормана Вогана.

Беручи до уваги, що досі Фредді Крокет був у нас першим ненажерою в світі, це справді цікава новина!

Четвер 5 грудня.

Очевидно ми завтра зробимо наш східний польот. Хейнес гадає, що атмосферні умови повинні покращати.

Пілотувати літак буде Паркер, а Джун і Мек Кінлей полетять у своїх звичайних ролях. Польот буде здійснений на „Флойд Беннеті“.

Вранці 6 грудня Хейнес зробив ряд випусків куль-пілотів, які показали несильний південний вітер на висоті 3 000 метрів. День стояв теплий і ясний. Літак був готовий, і ми вилетіли о 10 г. 50 хв., маючи в баках запас пального на 12 льотних годин.

Я скерував літак по курсу, який мав привести нас миль на п'ять на північ від нунатака Скотта. Паркер набрав висоту до 700 метрів.

За винятком окремих розкиданих крижин і кількох айсбергів, що виблискували на сонці, море Росса було вільне від льоду. Сильні південні вітри останніх тижнів безсумнівно відігнали пак далі на північ.

Зараз умови сприяли для вирудження корабля на південь, а наш „Сіті“, на жаль, був ще в Новій Зеландії.

Ми взяли з собою фотографії, зняті Мек Кінлеєм під час польотів попередньої осені, і були вражені тим, які незначні зміни стались за цей період в обрисах бар'єра.

Об 11 г. 40 хв. під нами показала бухта Холя Фледа. Ми летіли на висоті 1 500 метрів із швидкістю, що перевищувала 100 миль на годину при крейсерських оборотах. Видимість була значно краща, ніж при наших минулих польотах.

Близько півдня перед літаком стали впливати гори Рокфеллера. Ми побачили розколини, описані свого часу Преструдом—вони здавались надзвичайно широкими й глибокими. На південь від миса Колбека материковий лід лежав нерівними хвилястими шарами. Далі на північ блискача білість снігу межувала з мідно-коричневими тонами води. Море трохи хвилювалось; де-не-де айсберги плавали в підозрілій близькості до заломів у бар'єрі, що говорило про недавнє „отелення“.

Незабаром після Рокфеллерівських гір показався і антарктичний Маттерхорн. Тепер він ясно вирізнявся на світлому фоні неба, струнко підносячись на своєму сніжному п'єдесталі.

Паркер продовжував набирати висоту, і о 12 г. 47 хв. ми були на висоті 1 700 метрів над нунатаком Скотта, трохи північніше його. Під нами розстигалась чудова панорама цих невивчених просторів.

На північ материковий лід кінчався льодовими язиками незвичайних обрисів, які доходили до зовнішньої границі припаю. З нашої великої висоти важко було повірити, що ці шари льоду досягають 70 метрів висоти над рівнем моря. Під інтенсивним тисненням мас, що лежали вище, вони виїналились далеко в море, при чому від них відкололися

великі шматки, які утворили химерні льодові острови, порзані розколинами.

За кромкою припаю тяглась смуга потужного пакового льоду. Пак був сильно поламаний і, здавалось, його вдержує на місці довга простягнена рука миса Колбека.

Як на долоні, лежало під нами все пасмо гір Олександрі. Гори були значно нижчі, ніж ми гадали. Вершини гір не досягали більшої висоти ніж 700 метрів.

Тепер ми летіли над цілком, незайманими просторами. Як часто, дивлячись на карти, я питав себе: чи вдасться мені колинебудь проникнути в цю велику „білу пляму“?

О 12 г. 40 хв. те, що ми шукали, немов нехотя з'явилося на фоні прозорого горизонту: спочатку на кілька градусів праворуч від нашого курсу показались окремі підвищення, потім, в міру просування літака, інші вершини стали впливати одна по одній, утворюючи довге гірське пасмо. Ми знали, що це відкриття першорядної ваги.

Несподівано між „Фордом“ і новою гірською країною показалаь смуга чистої води. Колесити уздовж берегової лінії було б надто довго, тому ми вирішили пустити літак по прямому курсу, тобто через море, хоч це було дуже ризиковано. Вимушена посадка мусила неминуче закінчитися катастрофою.

Коли „Форд“ віддалився від побережжя, я цілком ясно побачив, що пояс молодого припаю сполучався з плавучими масами материкового льоду. Припай дуже торосився; тут і там виднівся розламаний купол льодового острова. Ширина кромки становила від 25 до 50 миль. Материковий лід кінчався бар'єроподібною формацією з сніжнобілими скелями, які місцями досягали від 70 до 80 метрів заввишки. За ними льодовий покрив положисто спускався на схід і південь. З правого боку літака антарктичний Маттерхорн поступово зникав з очей.

Ми летіли 35 миль над відкритою водою, о другій годині досягли кромки припаю і незабаром пролетіли над 150-м меридіаном—східним кордонм британських володінь в Антарктиці. Ми летіли з швидкістю 100 миль на годину над просторами, досі небаченими, недослідженими і на які ніхто не виставляв своїх прав. Польот був насичений своєрідною романтикою.

Схід поступово розкривав перед нами свою таємницю. Того, що протягом багатьох років не вдавалося наземному транспортові, досягла тепер авіація. Вид нової країни сповнив мене почуттям глибокого задоволення. Але найкраще за все було те, що кожен метр путі точно фіксувався безцінною камерою Мек Кінлея.

„Форд“ летів приблизно на висоті 1700 метрів. Легкі

хмаринки пливли десь унизу під літаком, і тіні їх здавалися відбитками брудних пальців на льоду.

О 1 г. 13 хв. ми змінили курс трохи на північ, щоб дати можливість Мек Кінлею сфотографувати лінію побережжя, що було надзвичайно істотним для нанесення на карту нової області.

Гори на сході ставали дедалі солідніші. Вони тяглися на північ і на південь, наскільки могло охопити око, являючи собою нерівний сіро-сталевий оплот. Найближча вершина лежала від нас на віддалі не менше 60 миль, але з висоти польоту її було цілком ясно видно.

За горами показалося сніжнобіле підняте плоскогір'я, що становило, собою, можливо, частину великого плато, яке простягалося від Південної Землі Вікторії до полюса.

Тепер берегова лінія тяглась просто на схід на протязі 20—30 миль, але загальний напрямок був північносхідний. Ми летіли паралельно горам, а потім повернули знову на схід, щоб наблизитись до них.

Мек Кінлей почував себе найщасливішою людиною в світі. Нездійсненні мрії аерознімальника перетворилися в життя. Видимість була чудова, і перед його камерою розкривалась незабутня по своїй красі і грандіозності панорама, в центрі якої лежала нова недосліджена країна з добре позначеною лінією побережжя, що грало першорядну роль для визначення висоти над рівнем моря.

О 2 г. 10 хв. ми повернули на південь і знову полетіли паралельно горам. Гірське пасмо простягалося на північ, а деякі гори повертали на схід і тяглися в цьому напрямі миль на 70. Це було, безсумнівно, могутнє гірське пасмо. Хоч ми були на великій віддалі від гір, вони чітко виступали на фоні світлого неба. Деякі вершини безумовно досягали 3500 метрів висоти. Прекрасний велетенський льодовик проривався крізь перепону гір. Виблискуючи холодними блакитними барвами, він підносився між двома сіро-чорними стінами, а в центрі його виднілась струнка темна вершина. Льодовик нагадував гігантську білу річку, що тече між рівними гладкими скелями.

Пролетівши миль шістдесят паралельно побережжю, ми змінили курс, щоб сфотографувати льодові й скелясті острівки, які виступали з моря Росса. Але вони були надто далеко від літака і сфотографувати їх нам не пощастило. Що вони собою являють, я не берусь сказати. Стільки дослідників, досвідченіших, ніж я, помилялись, „відкриваючи“ неіснуючі нові землі, що я вирішив претендувати на відкриття тільки тих просторів, які могли бути і, були фактично відбиті незабуваючою і непомильною пам'яттю аерофотознімальної камери.

Годині о третій дня ми знов повернули на південь.

Поверхня снігу від лінії нашого польоту до гір тяглась у вигляді хвилястих горбів, розколених і поламаних процесами стискання. Неясні обриси, що нагадували сушу, стали впливати на південному сході. В розпливчастій видимості, такій характерній для Антарктики, ці утворення мали якусь схожість з єгипетськими пірамідами.

З усіх зроблених мною польотів ні один не був такий повний цікавих можливостей, як польот на схід. На півночі, півдні, сході й заході все було нове, недосліджене й загадкове. Тут безмежно владарювала природа, що творила в такому грандіозному масштабі і з такою безмежною могутністю, що можна було тільки споглядати й дивуватися.

Перед нашими очима простягалась безживна пустиня, що з'являлася в результаті найбільшого періоду зледеніння, який тільки відомий земній кулі. Дивлячись на ці нескінченні льоди, я не міг собі уявити, що Антарктика була колись теплою, родючою країною, з м'яким кліматом, з рослинністю і деревами.

Тут була частина колосальних льодовикових течій землі, що зробили такий сильний вплив на життя нашої планети. „Коли б не зледеніння Індії, Австралії і Південної Африки під час пермо-карбону, з відповідним охолодженням інших частин світу, то гігантські комахи керували б світом. Коли б не охолодження в крейдяний і еоценовий період, то можливо, що ссавці досі становили б незначні стада, які провадять ненадійне існування під владою натовпів юрських плазунів. Не раз зледеніння бувало причиною вимирання окремих рас, разом з тим викликаючи до життя новіші види. Комахи поступилися місцем перед плазунами, плазуни перед ссавцями, а панування людини збіглося з настанням великого охолодження плейстоцена, вплив якого на клімат земної кулі ще не припинився“¹.

Яка тут крилась краса неприборканої стихії! Мені здавалось, що я присутній при сутінках вічності. Над водою і зануреною в море сушею повзли величезні язики міцного льоду й снігу, що проникали в зовнішню кромку припаю і закінчували процес колосального зруйнування. Тут були льодові скелі заввишки в сотні метрів. Я бачив, як одна з таких скель упала в море. З великої висоти польоту вона здавалась маленькою крижинкою, що безшумно впала з іграшкової стіни. А на ділі тисячі тонн льоду звалились в одній страшній конвульсії.

Знову з'явився антарктичний Маттерхорн; ми наближались до нього, вивчаючи гори, розташовані ліворуч. Я тоді

¹ Прістлі і Рейт. „Проблеми полярних досліджень“.

помітив, що гори тягнуться безперервним пасмом на південь, очевидно сполучаючись з землею, яку ми бачили східніше.

Раптом серед суцільних льодів з'явилися дивні озера чистої води, що здавались оксамитово-чорними на нерівному льодовому узорі. Я кажу озера, але можливо, що це були маленькі бухти або канали. Причина незамерзання цих водойм була мені незрозуміла; не можна було припустити, що воно було наслідком розтавання на материку, де температура повітря рідко підіймається над точкою замерзання. Швидше це могло статися завдяки сильним донним течіям.

Одно з озер лежало на північний схід від Маттерхорна. Ми повернули, щоб Мек Кінлей міг його сфотографувати. З північної сторони озера стояла прямовисна снігова скеля, що досягала, як видно, не менше 100 метрів заввишки.

Такі ж водойми чистої води виднілись і на сході.

Пролетівши над озером, ми повернули на захід, щоб поставити Маттерхорн перед аерофотознімальною камерою. На цей час Мек Кінлей уже сфотографував 200 миль нового гірського пасма, а наші очі, озброєні біноклем, бачили навіть ще більше.

Мета польоту була досягнута.

О 4 годині 45 хвилин ми перелетіли з півночі Маттерхорн. Довколишня місцевість була покрита страшними розколинами. Вони тяглися довгими майже правильними борознами, а деякі з них досягали більше 70 метрів завширшки. Тут і там чорніли зяючі жерла глибоких колодязів і кратерів. Знову з'явився нунатак Скотта, а між ним і Маттерхорном снігова поверхня була піднята й нерівна.

Коли ми повертались назад, Мек Кінлей сфотографував з усіх боків гірське пасмо Королеви Олександри.

Перед літаком стали впливати гори Рокфеллера—численні вершини, що кидали довгі тіні. Над горами повзли пухнасті хмари.

Пілот дав повний газ—і ми швидко опинились над знайомими просторами.

О 6 годині 20 хвилин вечора „Флойд Беннет“ знизився в Маленькій Америці. Паркер чудово справився з своїм завданням.

П'ятниця 6 грудня.

Наш східний польот був успішніший, ніж я міг сподіватися.

З географічної точки зору він дав надзвичайно цікаві результати.

Доведено існування величезного простору суші.

Визначено обриси побережжя. Мек Кінлей сфотографував і поклав на карту смугу бар'єра й берега на протязі 400 миль.

Крім того вияснено берегову лінію нової країни, відкритої нами під час польоту 18 лютого.

Фотографії Мек Кінлея, що дають непомильну і ясну картину льодів в 1929 р., є наочним прикладом точності сучасних методів дослідження. Цінність знімків не обмежується нашим часом; вони матимуть не менший інтерес для гляціологів навіть через багато десятків років, бо за ними можна буде легко простежити ті зміни, які безсумнівно стануться з часом у льодових умовах Антарктики.

Відкриття цієї нової землі почасти пояснює, чому всі спроби проникнути в цю частину Антарктики з моря незмінно закінчувались невдачами. При північнозахідному вітрі північна частина побережжя, будь то архіпелаг чи суша, забивається льодом, який скупчується в колосальних кількостях. Я ладен думати, що десь на північ від відкритої нами землі лежить архіпелаг, який живить у цьому районі пак. Тільки цим, мені здається, і можна пояснити наявність тут величезних мас льоду.

А втім зроблене нами відкриття—тільки початок, так би мовити, передмова, що кидає світло на деякі факти. Тепер справа геологів добре взятися до цих фактів і розкрити їх внутрішній зміст. Уявляю собі, з якою насолодою Ларрі Гулд взявся б до вивчення цієї захоплюючої проблеми! Але, на жаль, наша експедиція не має для цього достатньої кількості часу.

Все ж, коли б Гулду вдалось перейти 150-й меридіан під час свого походу і ввійти в нову країну з сходу, то це можна було б тільки вітати. Мені не хочеться просити його продовжити маршрут геологічної партії і без того вже надзвичайно довготривалий, але я переконаний, що як тільки Гулд довідається про цінні відкриття східного польоту, він сам зробить відповідну пропозицію.

Нові гори я назвав гірським пасмом Едсея Форда. Містер Форд завжди палко підтримував мене в усіх моїх льотних починаннях.

Новій землі я дав ім'я Землі Марі Берд на честь своєї дружини, мого незмінного помічника й друга, що своєю чулистю й розумінням полегшила мені мої численні блукання і на чії плечі лягла чимала частка труднощів нашої експедиції.

Субота 7 грудня.

Тепло й хмарно.

Учасники геологічної партії піднялись вчора на льодовик Аксея Хейберга і провели ніч па північній стороні гори Нансена. Далі підійматися перешкоджає сильний снігопад.

Мек Кінлей виявляє фотографії—результат своїх робіт під час польотів до полюса і на схід. Знімки чудові; на

них виразно виступає незвичайний характер цих областей. Такої точності зображення не можна було б досягти ні пером, ні пензлем.

Понеділок 9 грудня.

Партія Гулда продовжує підніматися на гору Нансена. На висоті 2 250 метрів Крокет знайшов шматки лишайника. Очевидно це найпівденніша точка в світі, де знайдено рослинність.

Я доручив Сейплові зловити штук двадцять пінгвінів, яких ми постараємось привезти в американські зоологічні сади. Минулого року ми зловили з десяток пінгвінів Аделі, але всі вони незабаром втекли. Для наших майбутніх полонених влаштовано житло в ямі, що була місцем зимовки одного з крил „Форда“; хоч я не думаю, що птахи там довго засидяться.

Лід у Китовій бухті вперто держиться і нема ніяких ознак, що він скоро зламається.

Субота 14 грудня.

Гулд повідомляє, що вони знайшли нашу базу в горах. Вітер розкидав порожні бідони спід бензину, а пара снігових окулярів опинилась за п'ятдесят метрів від складу. Погода стоїть штормова і хмарна. Як вдало, що ми вже зробили польот до полюса!

Ларрі Гулд, розуміється, прагне проникнути на схід. Він телеграфує, що геологічна партія вирушає зараз до Землі Марі Берд, тобто за 150-й меридіан!

Неділя 15 грудня.

Сейпл і Мелроу зробили сьогодні вимір у бухті Версюр-Мер. Пішло понад 500 метрів троса, щоб досягти дна.

Отже, Маленька Америка колись плавала. А втім ми так і думали.

Учора ввечері на припаї було знайдено маленького крабоїда, кумедне створіння. Коли він не спить, він чудно посвистує. Зимовники взяли його на виховання.

Середа 18 грудня.

Ми починаємо потроху вкладатися. Сьогодні Блек став збирати предмети спорядження, які не потрібні у вжитку.

„Сіті“ і „Боллінг“ мусять провести тяжку боротьбу з льодами. Китобійці повідомляють, що льодові умови цього року винятково несприятливі. З радіограми, перехопленої Петерсеном, ми дізнались, що одно китобійне суденце зазнало 15-го аварії в льодах і що навіть великі промислові судна насилу просуваються на південь.

Я послав Броуну й Мельвілю телеграму з наказом, щоб обидва кораблі не виходили в море до покращання льодових умов.

Хотілося б ще полетіти на схід від гірського пасма Королеви Мод. Цим польотом і невеликою повітряною розвідкою на захід від Маленької Америки повинна закінчитися наша льотна програма. Але погода ставиться до наших планів явно недоброзичливо. З учорашнього вечора і протягом усього сьогоднішнього дня в Маленькій Америці не перестає мжити дощик.

П'ятниця 20 грудня.

Геологічна партія стала табором на $85^{\circ} 27'$ південної широти і $147^{\circ} 30'$ західної довготи. „Остаточно вияснили, що ніякої Землі Кармен не існує“—телеграфує Гулд. Учасники експедиції проникли в Землю Марі Берд, ставши таким чином першими людьми, які ступили на американську територію в Антарктиці.

Завтра Гулд повертає на захід. Він виконав величезну роботу.

Середа 25 грудня.

Сніжнобіле, тепле різдво. Температура піднялась вище нуля, і Теннантові насилу вдалося „заморозити“ морожене.

День був гідно відсвяткований. Джордж Блек подарував кожному зимовникові по коробці цигарок і сигар і по фунту цукерок. Ну, чим не розкішне життя?!

Четвер 26 грудня.

Учасники геологічної партії зробили вчора на бар'єрі цікаву знахідку. Вони розташувалися табором біля гори Бетсі, по якій Амундсен піднявся, повертаючись назад з полюса, і професор Гулд вирішив зробити там розкопки, що закінчилися успіхом. Він знайшов гурій, збудований Амундсенем, а в ньому сірники, бідон з гасом і записку, залишені норвезькою експедицією 17 років тому.

Петерсен переклав текст записки з норвезької мови на англійську,—ось її зміст:

Досягли Південного полюса 14 грудня 1911 р. Обслідували Землю Вікторії і прийшли до висновку, що Земля короля Едуарда VII очевидно не з'єднується на 86° південної широти з Землею Вікторії, яка тягнеться у вигляді колосального гірського пасма на південь за 88° південної широти. Проїшли цю базу, повертаючись з Південного полюса, маючи з собою провізії на 60 днів, 2 карти і 11 собак. Усі здорові.

Р. Амундсен.

Ми довідалися по радіо, що невеликий літак, який був на борту китобійного судна „Космос“, загинув без вісті. Льотчик Лейф Ліер з одним пасажиром, доктором Інгвальдом Шрейнером, вилетіли позавчора в коротку розвідку і не повернулись. Літак мав поплавці і запас пального на шість льотних годин. Наступного дня на морі почалось хвилювання, піднявся туман, і китобійці не могли вести розшуки.

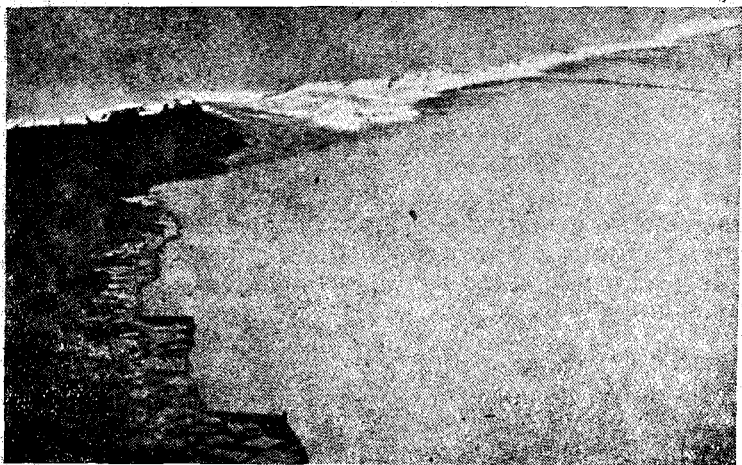
„Космос“ перебуває на північ від кромки суцільних льодів, і капітан Андерсен гадав скористатися літаком для розвідки китових стад.

Яка шкода, що ми не можемо подати допомоги! Віддаль від М'яленької Америки до „Космоса“ 800 миль, і „Форд“ (навіть коли б він мав поплавці) має недостатній радіус дії, щоб можна було взятися до ефективного розшукування. У нас руки зв'язані.

Розуміється, ми не знаємо, що трапилось, але треба думати, що літак мусив знизитися через несправність мотора, бо видимість, за словами капітана Андерсена, була гарна і пілот дуже досвідчений,—не думаю, щоб він збився з дороги. Деякі наші зимовники, в тому числі Оуен і Петерсен, були знайомі з пілотом, таким чином, трагедія—бо я вважаю, що це якраз трагедія—набирає особистого характеру. Навіть при благополучній посадці літак не міг довго продержатися на бурхливому морі. Що може бути гірше вимушеної посадки в сусідстві з паком!



Табір геологічної партії біля підніжжя гір Королеви Мод



Море Росса, забите льодом

Субота 28 грудня.

Льотчики досі не знайдені. Капітан Андерсен знайшов запис у щоденнику пілота, датовану днем вильоту, з якої видно, що Ліер хотів полетіти до островів Баллені. Він узяв з собою харчів всього на два дні. Зараз літак шукають 16 китобійців. Я певен, що льотчики загинули. Андерсен просив доктора Барнеса, який повинен прибути на „Сіті“, перейти працювати на „Космос“ на місце загинулого лікаря. На „Космосі“ більше 400 чоловік і лікарська допомога там необхідна. Думаю, що Барнес згодиться.

Льоди й не думають ламатися. Боюсь, що льодові умови цього року будуть ще гірші, ніж минулого. За словами Петерсена, що підтримує регулярний радіозв'язок з усіма звіробійними суднами, старі моряки в один голос твердять, що такі важкі льоди вони бачать вперше. Відверто кажучи, я собі не уявляю, що буде з нашим старим „Сіті“. Але спробувати пройти йому все ж доведеться.

івторок 31 грудня.

Геологічна партія повертається додому. Вона додержує старого маршруту, орієнтуючись по снігових знаках, поставлених нею по дорозі на південь.

Учасники партії виконали блискучу роботу. Цей похід є найдовший санний перехід, будьколи здійснений в інтересах геології. Довгі місяці ретельного підготування і планування принесли свої плоди.

Сьогодні останній день старого року. Підсумовуючи зроблене, мушу сказати, що завдяки дружним зусиллям всієї колонії план експедиції виконано з честю.

З кожним днем стає все тепліше. В Китовій бухті почалося посування льоду. А втім, північна кромка ще за вісім миль від табору; якщо бухта не очиститься, нам буде чимало клопоту з перекиданням вантажів на корабель. Одно я вирішив твердо—бар'ера ми більше не будемо перетворювати в пристань. Спогади про його сумнівну гостинність ще у всіх свіжі в пам'яті.

Через місяць, якщо все піде гладко, ми будемо вже на путі додому.

Середа 1 січня 1930 р.

Новий рік починається нерадісно. Минулого року в цей час „Сіті“ стояв біля бар'ера. Цього року він все ще в Дунедіні. Навіть „Ларсен“, при своїй колосальній потужності, тільки ще починає боротьбу з льодами. Становище обіцяє мало хорошого. Можливо, що „Сіті“ взагалі не зможе пробитися. В крайньому разі я міг би спробувати зговоритися з одним з китобійців, щоб він зайшов до нас і взяв на борт зимовочну партію. Проте не хотілося б вдаватися до чужої допомоги.

Петерсен як радист незамінимий. Бувши раніше радистом на норвезьких китобійних суднах і сам норвежець, він знає майже всіх судових радистів. З дозволу капітанів вони щодня передають йому льодові зведення, таким чином ми в курсі всіх „льодових подій“.

Неділя 5 січня.

„Сіті“ вийшов на південь. Мельвіль телеграфує: „Ми вийшли з Дунедіна о 1 год. 30 хвилин дня, але через ураган і дуже бурхливе море стали на якір. Барометр стоїть дуже низько“.

Нашому милому старому „Сіті“ з самого початку доводиться скрутно. Але справжній іспит ще чекає його!

Понеділок 6 січня.

Сьогодні о 9 годині ранку Мельвіль розлучився з лоцманами. Погода сприяє.

Пливи, „Сіті“, ждемо тебе!

С М Е Р Т Ь М І С Т А

Січень застав нас у стані тривожного чекання. „Сіті“ в муках пробивався на південь, перемагаючи шторм за штормом і наближаючись до найжорстокішого боку свого вже й так бурхливого життя. Три великих звіробійних судна—„Космос“, „Південна Принцеса“ і „Ларсен“ все ще блукали біля північної кромки льодів, сподіваючись, що вітер і течії зроблять те, чого вони сами не наважувались зробити навіть з допомогою своїх потужних машин. На південь від паку були „Нілсен Алонзо“ і „Сер Джемс Росс“, що з хвилюванням стежили за дальшим розвитком подій. Геологічна партія Гулда, закінчивши роботу, поспішала додому з гір. А в Маленькій Америці всі члени зимовочної партії прислухались до радіо, яке повідомляло про щоденні, а іноді й щогодинні льодові бої. Становище ставало все більше й більше напружене. Пак—невблаганна, таємнича сила—щільною стіною простягся між 68-ою і 70-ою південними паралелями.

Невже йому судилося стати нашим тюремником?

Признаюсь, що ніколи ще, навіть у важкі хвилини перельоту через ущелину льодовика Лів, ми не відчували такої тривоги, як тепер. Свою роботу ми закінчили і стан чекання після багатьох місяців кипучої діяльності пригнічував і нервував. Становище ускладнялося хворобою деяких наших товаришів. Частина зимовників готова була провести другу зиму в Маленькій Америці, незалежно від результату льодового бою „Сіті“, щоб продовжувати наукову роботу експедиції. План цей уже обговорювався. Але для двох-трьох чоловік друга зимовка могла скінчитися дуже сумно. У радиста Месона почались приступи апендициту; Мек Кінлей мучився тим же. Хвороба в обох ще не набрала такої гостроти, щоб завдавати їм надто великих турбот, але для інших вона була джерелом постійного хвилювання. Фізичний стан третього зимовника неухильно гіршав протягом зими. Він помітно худнув, втрачав вагу, нервова система його

розхиталась, і самопочуття як фізичне, так і моральне, було дуже незадовільне.

Предметами першої потреби експедиція була забезпечена на другу зиму. Полюванням на тюленів, пінгвінів і чайок ми могли б відновити свої м'ясні й жирові запаси, крім того в нас була достатня кількість сушених овочів. Ми цю крайність передбачили і до неї підготувались. Та все ж друга зимовка означала б для нас усіх великі обмеження: тютюн майже кінчався, а таких продуктів, як масло, цукор і згущене молоко могло стати не більше ніж на місяць.

Крім цього було в нас кілька чоловік—я можу їх перелічити на пальцях—для яких Антарктика стала непереносною, вони лічили дні до свого повернення в Сполучені Штати і дивились на прибуття „Сіті“ як на визволення з тяжкого й болізного полону. Друга зимовка, особливо вишнута зимовка, була б для них тяжким іспитом,

Кажучи цілком відверто, я маю сумнів, щоб у нас знайшлася хоч одна людина—беручи й мене самого, якій справді хотілося б лишитись. Антарктика не місце для розваги. Навіть ті нечисленні сучасні вигоди, які ми запровадили, майже не полегшували нашого життя. „З усіх істот, що населяють нашу планету, найтяжче існування випало королівському пінгвінові“,—сказав Черрі Гарард. Але навіть у цієї тварини вистачає здорового розуму покидати своє безрадісне житло перед настанням зими. Антарктика дає мало розваг і стимулів для задоволення заглибленому в роботу вченому і дослідникові. Але коли робота закінчена, Антарктика починає здаватися найпохмурішим, забутим краєм на земній кулі. І, безсумнівно, це так і є.

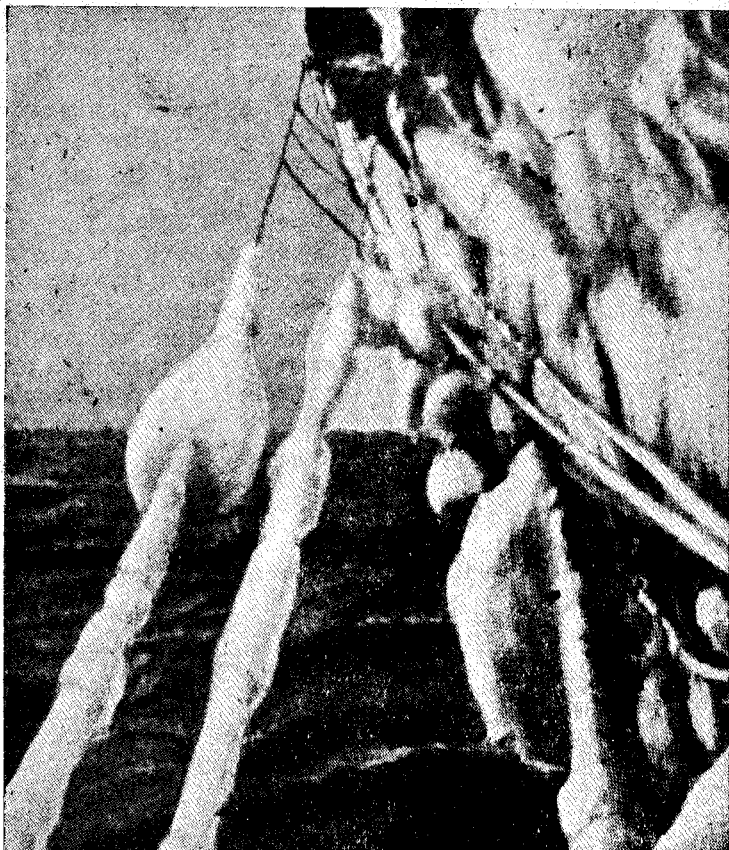
Отже завдяки чудовій допомозі радіо і безнастанним зусиллям Месона і Петерсена, ми були в курсі всіх подій на льодовому фронті. І в міру того, як бій льодів з кораблями ставав все більше і більше запеклим і дедалі було ясніше, що цей рік найважчий льодовий рік за багато років, нас почало охоплювати бажання вийти на поле бою, щоб розколоти льодову фортецю власними кулаками.

Вікторок 7 січня.

Геологічна партія успішно просувається по дорозі до дому. Вчора місцеположення партії було 82°16' південної широти. Самопочуття учасників—як людей, так і собак—цілком задовільне.

Я послав сьогодні Гулду докладну інформацію, що змальовує льодову обстановку і становище „Сіті“ й китобійців. Сумно було затьмарювати кінець його блискучого походу такими поганими звістками.

Виходячи з теперішнього стану речей, „Сіті“ прибуде



Бій „Сіті“ з льодами

не раніше початку лютого. За останній тиждень в стані льоду не сталося ніяких змін.

Плавання нашого милого старого „Сіті“ зовсім нелегке. Капітан Мельвіль телеграфує, що всю останню ніч лютував страшенний шторм. Судно ледве посувається під парусами.

Четвер 9 січня.

Боюсь, що наша пінгвінна ферма зажене Сейпла в могилу. За останній місяць він зібрав у ямі, що була взимку притулком одному з крил „Форда“, близько дюжини королівських пінгвінів і півдюжини, пінгвінів Аделі. Але склад його мешканців постійно змінюється, бо ці хитрі маленькі створіння весь час тікають з полону. Вони не шанують ува-

ги, якою їх оточують, відкидають комфорт цивілізації, не цікавляться перспективою провести спокійно старість в американському зоологічному саді, відмовляються від їжі, навіть від таких ласощів, як м'ясні консерви, ковбаса, сардинки і шматочки тюленячого жиру, і тількино їх охоронці повертають до них спину, ухитряються якимись незрозумілими способами повернути собі втрачену волю.

Після того як втекла перша партія, Сейпл улаштував над діркою ями загороджу з бамбукових жердин, але пінгвіни розсували їх дзьобами. Тоді Сейпл прикрив дірку барабанами спід бензину і поселив в ями нову партію пінгвінів. Але з кожним днем число тварин у ямі меншало, при чому спосіб їх втечі довго лишався для нас таємницею. Одного чудового дня Торн, повернувшись з прогулянки, сказав, що по табору блукають кілька пінгвінів. Сейпл, передбачаючи лихе, щосили побіг до своїх вихованців. Два пінгвіни вилізли на плечі інших, які утворили на дні ями живу піраміду,—свого роду жертковий вівтар, бо останні птахи не зможуть, розуміється, втекти. Бідні полонені! Я вже жалю, що обіцяв привезти їх на північ.

Субота 11 січня.

У нас почалось готування до вантажних операцій. Не доводиться сумніватися, що льодові умови цього року винятково тяжкі. Північна кромка льоду в Китовій бухті стоїть принаймні на 8 миль від бухти Вер-сюр-Мер. Якщо не настане поліпшення до прибуття „Сіті“, а я маю в цьому великий сумнів, то в нас не буде ні часу, ні достатньої кількості собак, щоб перекинути спорядження на таку велику віддаль. В таборі всього тільки дві гарних запряжки. Третю запряжку взяли доктор Коман і Блекберн, що провадять уже протягом кількох тижнів знімання Китової бухти, а решта собак перебуває в дорозі з геологічною партією.

Сьогодні ми дослідили, припай і прийшли до висновку, що посування льоду повинно початися швидше за все з західної сторони бар'єра. Тому ми вирішили тепер же перекинути вантажі на собаках до гавані Флойда Беннета, що потім помітно прискорить навантаження на „Сіті“. Відповідальним за цю операцію призначено Мек Кінлея. Приблизно за милю від гирла гавані ми влаштуємо табір. Якщо лід рушить, може, звичайно, трапитись, що він занесе з собою і припай, і табір, і весь наш багаж. Але минулого року льодових пересувів у гавані не спостерігалось, і, зважаючи на характер льоду, він уже протягом багатьох років лишався нерухомим. Все ж з обережності я віддав розпорядження, щоб люди ночували на бар'єрі.

„Сіті“ пройшов сьогодні під парусами 140 миль.

Учасники геологічної партії провели ніч у середині „Долини прірв“. Густий туман заволок цю зрадливу місцевість, і Гулд вирішив зробити зупинку й стати табором, щоб не піддавати зайвій небезпеці людей і собак. Характер місцевості дуже змінився з часу походу партій вперед до гір, і більша частина пізнавальних знаків допоміжної партії зникла. Біднягам доводиться скрутно.

„Сіті“ пройшов за останню добу 83 милі. Місцеположення корабля $52^{\circ}15'$ південної широти і $175^{\circ}31'$ східної довготи. Вітер вщух і судно йде під парами.

Я все ще держу „Боллінг“ в Дунедіні до поліпшення льодових умов. Капітан Броун в розпачі. Йому так не терпиться почати бій з паком, немов „Боллінг“—криголам, а не звичайне, легко уразливе суденце. Я вважаю, що тільки завдяки винятково щасливому збігу обставин „Боллінг“ вдалося зробити свій торічний рейс в Антарктику, а зараз же льодова обстановка значно гірша.

Вісторок 14 січня.

Капітан „Космоса“ Андерсен сьогодні телеграфував мені, що зламання льодів треба ждати не раніше кінця січня або початку лютого. За його словами китовий промисел дуже вдалий на північ від паку, тому він не поспішає форсувати лід. Отже, не доводиться особливо розраховувати на „Космос“, якщо „Сіті“ не пройде.

Я послав дві докладних телеграми капітанові Вермелі на „Нілсені Алонзо“ і капітанові Торстенсену на „Россі“, в яких красномовно описав наше становище і просив на всякий випадок повідомити мене, чи вважають вони за можливе послати два китобійці в Китову бухту, щоб забрати хворих зимовників і частину спорядження.

Не уявляю собі, як ми розмістимо наші вантажі, якщо „Боллінг“ не прийде. „Сіті“ не може вмістити крім своєї команди ще 42 чоловіка і спорядження експедиції, частина якого являє собою велику цінність.

Четвер 16 січня.

Петерсен підсумував повідомлення сьогоднішнього дня в іронічній замітці, яку він помістив на дощці для оголошень:

*Доводиться до відома „турботливих“ зимовників:
 Пароплав „Росс“ сьогодні відпливає... на північ! Проковтніть цю пілюлю, друзі, але не турбуйтеся, навіть якщо наші судна не зможуть пробитися.—„Росс“ телеграфує:
 „Ми прийдемо по вас і заберемо всіх жителів Маленької Америки. Тому просимо не турбуватися“.*

„Алонзо“ все ще в морі Росса. З корабля одержано телеграму, в якій нас також просять „не турбуватися“.

Капітан „Космоса“ пише: „Не турбуйтеся, ми вас не покинемо“.

Отже, не турбуйтеся!!

Петерсен.

„Турботливі“ зимовники, що стовпилися перед дошкою оголошень, сприйняли ці „заспокійливі“ відомості дуже похмуро. Але інші жителі колонії поставилися до повідомлення гумористично.

Приємні вісті надійшли тільки від Гулда.

Учасникам геологічної партії набридло ждати, коли туман розвіється і крім того собачий корм майже кінчався, тому вони повернулись до початку „Долини прірв“ і проклали новий шлях навколо розколин. Через 12 миль вони знайшли свій старий слід і тепер перебувають уже на $80^{\circ} 27'$ південної широти.

Партія повинна прибути дві години через п'ять. Хоч на цій ділянці все гаразд.

Субота 18 січня.

Учасники геологічної партії прибудуть завтра до Маленької Америки. Цим завершиться знаменний похід. Вони відсутні вже три місяці і ми жадаємо знову побачити їх серед нас.

Петерсен помістив на дошці для оголошень таке повідомлення:

Судно „Росса“ з учорашнього дня затерло льодами. За даними льодового зведення пояс суцільного 10-бального льоду простягається не більш ніж на 25—30 миль.

Я доручив капітанові Релі, керівникові справ нашої експедиції в Нью-Йорку, запитати власників „Нілсена Алонзо“, чи не згодяться вони послати судно за нами, якщо „Сіті“ не вдасться перемогти льоди. Я просив Релі тримати ці переговори покищо в секреті. Зараз передчасно вважати наше становище небезпечним, але заради обережності треба вжити всіх заходів, що забезпечують своєчасний прихід корабля.

*

19 січня о 9 год. 30 хв. ранку запряжки геологічної партії показали на схилі бар'єра. Ми влаштували Гулду і його супутникам урочисту зустріч, яку вони цілком заслужили. Ці новачки-полярники покрили в найтяжчих умовах полярного переходу 1500 миль путі і чудово справились з

покладеним на них завданням. До юнацького запалу, з яким вони вийшли в похід, приєднались спритність, витривалість і величезна працездатність. Я сумніваюсь, щоб ветерани-полярники могли добитися кращих результатів. Мірилом зробленої ними роботи був план, складений нами взимку,—і план цей вони перевиконали. Про ступінь витривалості учасників можна судити вже з того, що, пройшовши за останній день 34 милі, вони повернулись до Маленької Америки веселі і надзвичайно бадьорі.

Попереду на лижах ішов Торн. За ним Гулд, що обріс довгою, колючою бородою. Потім О'Бріен, Воган і Крокет. Гудель замикав похід. Суворі умови антарктичних пустинь наклали свій відбиток на їх обличчя; вони схудли, зміцніли, засмагли і були жахливо брудні. Найодчайдушніша, невмигана й обдерта зграя бандитів, що будьколи ганьбила палубу піратського судна, почервоніла б від сорому, побачивши наших вчених. Просто не вірилось, що люди можуть стати такі брудні на сніжнобілій поверхні бар'ера! Джерелом бруду був, розуміється, кіпоть від похідних пічок: бензин надто цінний продукт, щоб витратити його на розтоплення снігу для миття.

— Насамперед дайте нам викупатися,—закричав Гудель, визволяючись від товаришів, що обступили його.

Герої дня вдерлися в ідальню, схопили й понесли дорожні глечики з водою, запасені Теннантом для кухонних потреб, і в міру того, як шари бруду спадали з їх тіл, ми бачили, як наші друзі зміцніли і поздоровішали.

Цього вечора світло довго світилося у вікнах управлінського будинка. Гулд показував нам привезені зразки різних пород і з захопленням розповідав про зроблену роботу і всякі пригоди геологічної партії.

Радість від побачення з товаришами, з якими ми були розлучені понад три місяці, примусила нас на короткий час забути про „льодові“ хвилювання, але потім вони нас уже не покидали. Якщо протягом зими не було таких тем, які б не обговорювалися в Маленькій Америці, то тепер всі помисли частини зимовників зосередились тільки на одному. Незабаром в першій-ліпшій розмові можна було почути слово „лід“ і всі вивідні від нього. Як довго продержиться пак? Чи проб'ється „Сіті“? Чи доцільно ризикувати судном при несприятливих льодових умовах? Чи зможуть і схочуть китобійці прийти по нас?

— Що нового?—лунало вранці перше запитання. І на протязі багатьох днів відповідь була:

— Нічого...

Радіокімната притягала немов магніт особливо неспокійних зимовників, яким чомусь здавалось, що ми ховаємо

від них погані звістки. Вони жадібно перебігали очима телеграми, одержувані радистами від китобійців і „Сіті“.

А втім, як це й завжди буває в подібних випадках, становище мало й свою смішну сторону. Ми значно більше розважалися балачками, ніж впадали у розпач. Було створено „Морське управління“—на зразок одноіменної установи в Дунедіні, і ця високоавторитетна організація влаштувала вечорами довгі наради, на яких ухвалювалися найфантастичніші пропозиції. В результаті, лід і все з ним зв'язане втратили свідомість і постали перед нами в нереальному, майже комедійному вигляді.

Тим часом Мек Кінлей опрацьовував план евакуації Маленької Америки. Це було нелегке завдання. Коли б „Сіті“ і „Боллінг“ прибули до Китової бухти, вся проблема полягала б лише в навантаженні. Але вже з перших чисел січня я майже переставав надіятися, що „Боллінг“ удасться форсувати льоди. Це ускладняло справу, бо сам „Сіті“ не міг забрати все устаткування станції. Всім відділам експедиції було наказано зробити опис предметів спорядження, розбивши їх на три групи, залежно від важливості. До першої групи входили наукові матеріали і наукові прилади. Друга й третя група містили в собі відповідно менш цінне спорядження. Пакування повинно було робитися відповідно до вказаного поділу таким чином, щоб до моменту прибуття „Сіті“ найцінніший вантаж міг бути негайно навантажений на корабель. В міру скупчування вантажів каюри під керівництвом Мек Кінлея стали перевозити їх до табору в гавані Флойда Беннета, що лежала приблизно за 10 миль від Маленької Америки. Шлях запряжок ішов, звиваючись навколо торосистих гряд, тому перевезення нашого багажу була елегка справа.

20 січня „Сіті“ був помічений „Космосом“, але знявся шторм і він не зміг до нього підійти.

Того ж дня „Боллінг“ вийшла з Дунедіна. „Росс“ все ще перебував у льодовому полоні, „Нілсен Алонзо“ пробився на 25 миль від північної кромки льодів. Китобійні компанії запропонували нам свою допомогу, за що ми були їм дуже вдячні. На жаль, допомога ця мала обійтись недешево. Вартість перекинення китобійного судна до Китової бухти становила 500 000 доларів. Хазяями становища були долари й центи. А проте, хоч би скільки це коштувало, ми мусили приставити своїх хворих в цивілізований світ, хоч би нам довелось для цього заставити все своє майно як теперішнє, так і майбутнє.

В Маленькій Америці Мек Кінлей закінчив картування Китової бухти. 21 січня я полетів на „Форді“, щоб продовжити вивчення бар'єра. Зі мною полетіли Мек Кінлей, Джун

і Петерсен. Ми стартували о 2 годині 12 хвилин дня і скерували літак вздовж берегової лінії на захід. Море Росса рясніло айсбергами і великими крижинами.

О 3 год. 5 хв. внизу показалаь бухта Дісковері. Поки літак описував над нею кілька кіл на висоті 700 метрів, мені спало на думку, що це одна з найцікавіших бухт у світі. Виникнувши, очевидно, за затопленою грядою суші, вона успішно відбила повторні настирливі атаки льоду і лишилась однією з небагатьох постійних точок посеред вічно рухливого бар'єра. Відомості, добуті нами при перших дослідженнях бухти Дісковері 1929 р., були правильні, а саме: зовнішня частина бухти простягається на схід і захід, як зазначено на картах, тоді як внутрішня її частина вигинається на південь. У східній стіні зовнішньої бухти ми знайшли глибоку розколину, що, очевидно, доходила до дна бар'єра. Тут мільйони тонн льоду й снігу, що лежали на затопленій суші, очевидно, розкололись від власної ваги.

Ми повернули на південь. Видимість була чудова. На багато миль путі сніговий ландшафт лишався незмінний—плоскі, гладкі обриси бар'єра. Годині о четвертій дня на заході показалиь широкі розколини. Поверхня була дуже поламана, при чому стиснення, що викликало рух, найбільше позначилось біля цілого ряду досить високих гряд, що простягались на схід і захід. Мек Кінлею і Джуну здавалось, що вони бачать шматки оголеної породи, але я думаю, що це були просто тіні від гряд. Підвищення лежали на 80° південної широти і 173° східної довготи—трохи західніше тієї місцевості, через яку проходив шлях собачих запряжок. Це було важливе відкриття, бо воно вказувало, що бар'єр тут лежить або на ложі океану, або на одному з підводних хребтів. Коли всі ці розпорошені відомості будуть зібрані до купи, можливо, вдасться знайти ключ до розгадки бар'єра.

Пролетівши миль дванадцять на захід, ми повернули на схід, а потім на південь. Далеко спереду поверхня бар'єра стала хвилясто підвищуватись, що говорило про поступовий підйом дна океану.

З допомогою аерофотознімальної камери Мек Кінлей зняв цей край, після чого ми по діагоналі пересікли бар'єр і повернули додому. Зворотний шлях був без пригод.

Я забув згадати, що під час польоту на літак була передана по радіо з Маленької Америки надзвичайно важлива телеграма, одержана з Нью-Йорка від капітала Релі, що розвинув у Сполучених Штатах шалену діяльність для подання нам допомоги. Петерсен передав мою відповідь, яка була негайно передана в Нью-Йорк. Цей сам по собі незначний факт є характерним прикладом: він показує, що

сучасний дослідник, де б він не був, ніколи не втрачає зв'язку з зовнішнім світом!

Наступні дні принесли з собою чимало хвилювання. Найсамперед я боявся, що Мельвіля умовлять, всупереч здоровому розумові, увійти в пак раніше достатнього зламання льодів. Це було б надзвичайно небезпечно. Хоч би які міцні були старі боки „Сіті“, але машини корабля були надто слабкі для форсування суцільного важкого льоду. Другою причиною турбування були суперечливі відомості, що надходили з моря. Один капітан, очевидно великий оптиміст, благодушно пророкував: „досить сильного південного вітру—і лід за ніч зламається“, а другий, настроений похмурише, повідомляв: „пак уперто держиться“. Все це було дуже неясно, і я твердо вирішив не пускати „Сіті“ на південь, поки остаточно з'ясується становище. В Сполучених Штатах наші друзі, стурбовані долею експедиції, стали вимагати від урядових органів вжити рішучих заходів. Говорити про заходи було передчасно, і ми зовсім не хотіли втручання урядових органів. Лишався ще майже цілий місяць, за який „Сіті“ сам міг пробити собі дорогу. Я просто хотів на всякий випадок підготувати певну підтримку.

На додачу до всього нью-йоркські газети надрукували сенсаційне повідомлення, одержане немовби від якогось радіоаматора, яке говорило, що „Сіті“ не тільки вже досягнув бар'єра, але що і вся експедиція успішно повантажилась на корабель! Коли б ці відомості відповідали дійсності, ніхто не був би щасливіший за нас самих. Петерсен урочисто вивісив фантастичну телеграму на дошці оголошень в ідальні з приміткою: „Цікаво, та, на жаль, невірні!“

Тим часом „Нілсен Алонзо“ знову застряв в паку, оточений поясом багаторічного торосистого льоду. Ніс корабля був дуже пошкоджений. „Росс“ теж не лишився неушкодженим. В бою з льодами зламався гребний гвинт.

Коли навіть ці великі, потужні кораблі, керовані досвідченими льодовим капітанами, не могли без аварії пройти крізь пак, недивно, що мені не хотілось пускати зараз „Сіті“ в рішучий бій.

26 січня „Росс“ і „Нілсен“ вийшли на чисту воду на північ від паку. Капітан „Росса“—Торстенсен і капітан „Нілсена Алонзо“—Вермелі докладно інформували мене про стан льодів і радили держати „Сіті“ біля північної кромки до середини лютого.

Тут знову вплигло на поверхню вугільне питання, що завдало нам уже в попередній рейс „Сіті“ чимало клопоту й турбот.

Під час своєї вимушеної стоянки біля паку „Сіті“ майже безперервно був під парами, і ця несподівана витрата

дуже спорожнила і так обмежені вугільні запаси корабля. Відновилось радіолистування з промисловими суднами. На мої прохання позичити вугілля „Сіті“ „Ларсен“ згодився дати 55 тонн, а „Космос“—25 тонн. Ці судна працюють виключно на нафті і тому беруть з собою дуже обмежену кількість вугілля, що призначалась для постачання китобійцям. В таку пізню пору звіробійного сезону вони зовсім не мали зайвого вугілля.

Тому я вирішив послати „Боллінг“ назад в Дунедін з тим, щоб корабель там максимально навантажився вугіллям і повернувся до кромки льоду. Цей захід здавався тим більш доцільним, що „Сіті“, повертаючись назад, мусив неминуче вийти з льодів з порожніми бункерами. 29 січня „Боллінг“ досягла пояса суцільних льодів, але вже через двадцять чотири години відважна команда її, якій припала найбільш невдячна робота експедиції, обернулась спиною до паку, і корабель поплив на північ. Це був тяжкий удар для капітана Броуна, що палав бажанням успішно зробити рейс в Антарктику, та нічого не вдієш, і він беззаперечно скорився.

29 січня ми одержали офіційне повідомлення від урядів Сполучених Штатів і Норвегії, що норвезькі китобійні компанії згодні подати нам допомогу, якщо така буде потрібна, при умові повернення всіх втрат, яких вони зазнають. Головною статтею видатку було страхування, що становило за вислання китобійного судна через льоди від 200 000 до 250 000 доларів.

Лютий вступив у свої права, похмурий, неприхильний; передвісник недалекої зими, він приніс з собою потемніння нічного неба. Повіяли холодні південні вітри, і шум хвиль, що бились об кручі бар'єра, ясно доходив до Маленької Америки. Січень покинув нас з сильним снігопадом, що поховав під собою всю станцію. Навіть „Форд“ вдягся в білий саван. 6 лютого в приміщенні радіоскладу зайнявся бензиновий пальник і спалахнула пожежа. Вогонь пошастило швидко ліквідувати без особливих втрат, коли не брати до уваги, що один з цуценят утік з моїми брезентовими брюками, які я мав необачність покласти осторонь, допомагаючи гасити полум'я.

Тривалі південні вітри сприяли зламанням льодів. 6 лютого „Сіті“ підійшов до „Південної Принцеси“ і взяв на борт 50 тонн вугілля. Того ж вечора капітан Мельвіль вирішив спробувати щастя. Він увійшов у пак поблизу 179-го меридіана і рушив на південь.

Перші п'ятдесят миль плавання було дуже тяжке. Поля суцільного льоду змінювались величезними айсбергами. Місцями торосистий лід досягав завтовшки шістьох метрів.

Корабель на превелику силу повільно посувався вперед, потім спинявся, давав задній хід і знову йшов в атаку. Йохансен з спостережної бочки пильнував за паком і шоразу, коли відступ здавався неминучим, знаходив рятівну ополонку. Бій тривав цілу ніч і більшу частину наступного дня. Але 7-го ввечері лід став трохи рідшати, а ополонки збільшуватися. Вітер посилювався, переходячи в снігові шквали. Температура різко впала. Об 11 годині вечора дозорець крикнув, що він бачить чисту воду. Оточений поясом льодів, гнаних південним вітром, „Сіті“ вперто просувався вперед і опівночі увійшов у море Росса. На цей час вітер майже досяг сили урагану. Капітан Мельвіль прислав нам таку телеграму:

Перебуваємо в морі Росса. Позиція корабля 69°30' пд.ш. 178° с. д. Штормовий південний вітер; на морі сильне хвилювання. Пройшли через 60 миль молодого льоду, який доходить у деяких місцях 15 сантиметрів завтовшки. При низькій температурі і безвітрі лід стане непрохідний. Тому надзвичайно бажано, щоб зимовочна партія була готова до відплиття в момент прибуття корабля, бо найменша затримка небезпечна. При сприятливих умовах сподіваємося прибути в Китову бухту через 5 або 6 днів.

„Сіті“ пройшов крізь льоди за 37 годин 20 хвилин. Момент для входження в пак був винятково вдалий. Терпіння було нагороджене.

Ми з ентузіазмом взялися згортати станцію. Я видав докладний наказ про спосіб проведення навантаження. Зимовники були розбиті на групи і на кожну групу була покладена певна робота щодо сортування і пакування вантажів, перевезення їх до гавані Флойда Беннета і навантаження на корабель. Наказ закінчувався такими словами:

Якщо корабель простойть у Китовій бухті не більш 23 годин, робота буде провадитись без перерви. При більшому строку стоянки вахти будуть змінюватись що 12 годин.

Пошта зимовникам буде видана негайно після виходу судна в море.

Члени зимовочної партії будуть звільнені від роботи на борту корабля на цілу добу після його відплиття.

Р. Е. Берд.

Маленька Америка стала поступово руйнуватися перед нашими очима. Наукові працівники дбайливо вкладали матеріали й інструментарій. Решта зимовників запаковували

одяг і предмети спорядження. Стукіт молотків здавався нам музикою.

Море Росса зустріло „Сіті“ дуже вороже. Не встиг корабель вийти на чисту воду, як почався лютий шторм. Швидкість вітру перевищувала 100 миль на годину. Пішов густий сніг. Видимість різко погіршала. Машини корабля не могли боротися з ошалілою стихією і його відігнало назад у пак. Хвилі з шумом заливали судно. Важкі барабани з пальним розкотилися по палубі, вдарились об фальшборт і розбили поручні. В цілковитій п'їтмі корабель продовжував відступати. Величезна крижина вдарилась об правий бік судна. „На мить мені здалось,—писав Мельвіль,—що кораблеві настав кінець“. Але міцний, старий „Сіті“ лише здригнувся від удару, і Мельвіль спинив машини, щоб врятувати гребний гвинт.

Протягом доби буря не вщухала, і „Сіті“ ліг у дрейф. Наступного вечора, коли хвилювання трохи стихло, судно знову повернуло на південь. Море Росса на 20 миль було забите молодим льодом, який вітер пригнав з півдня. Температура впала до -20° і сонця не було видно, а через близькість до магнітного полюса орієнтуватися за компасами було неможливо. Все це утруднювало плавання корабля.

Небо очистилось, і протягом двох днів „Сіті“ успішно просувався вперед. Потім море знову розгнівалось. Уночі, десятого лютого, повіяв холодний південносхідний вітер, що досяг на ранок сили шторму. Сніг не переставав падати, а холодні бризки, що потрапляли на палубу й рангоут, зараз же замерзали. Капітан Мельвіль віддав наказ команді очищати судно сокирами й кирками, але лід швидше утворювався, ніж його встигали зчищати. Наступного дня корабель трохи осів під вагою льоду, і кожна хвиля переливалась через палубу від носа до корми.

Шторм тривав майже без перерви протягом чотирьох днів. Важчого іспиту не можна було вигадати для старого дерев'яного судна. Вночі на 15-е настала криза. Люди стомилися до знемоги. Все зайве було викинуто за борт, щоб вдержати судно на поверхні. Треба було що б там не стало знайти захист від бурі. Промінь сонця прорвався крізь хмари, і Йохансен, що стояв на вахті, побачив сушу на заході. Це був острів Росса. „Сіті“ збився з дороги більш ніж на 300 миль. Незабаром у долині впливли низькі вершини Південної Землі Вікторії. Мельвіль повернув на захід і на ранок поставив судно під захист бар'єра. На той час палуби корабля були майже на одному рівні з хвилями, а корпус, рангоут і шлюпбалки були покриті густим шаром льоду завтовшки до одного метра. Більш 200 тонн льоду лежало над ватерлінією цього 500-тонного корабля!

Але „Сіті“ не загнув; його врятували досвідченість і вмільсть капітана Мельвіля і льодового лоцмана Йохансена, відвага і відданість команди і його власне старе, але міцне серце.

Ми з полегкістю зітхнули в Маленькій Америці, коли 16-го вранці прийшла від Мельвіля телеграма, в якій він сповіщав, що тримає курс на схід, хвилювання вщухає, і корабель уже майже очищений від льоду.

Тим часом капітан Броун вийшов з Дунедіна і повів „Боллінг“ на південь.

Неділя 16 лютого.

Маленька Америка доживає останні дні.

Протягом тижня каюри безперестанно перевозять наші вантажі до гавані Флойда Беннета. Мек Кінлей і Блек розсортували все спорядження на три групи. Половина колонії живе в новому таборі. Феурі збудував з собачих кліток приміщення для їжі, в якому перекинута лижа „Форда“ править за обідній стіл. Два ряди наметів розкинулись один навпроти одного, а за ними лежать купи нашого багажу. Справжній табір пересельців!

Лід швидко рухається: західна кромка його лежить уже менше ніж на 100 метрів від гирла гавані, таким чином пристань буде цілком зручна.

У Мек Кінлея панує зразковий порядок.

Зима недалеко. Мороз дужчає. Ми покинемо Антарктику якраз вчасно. І ось зараз, коли кінець такий близький, мені майже жаль, що все—вже в минулому... Я буду сумувати за нашим простим, нехитрим життям і за тим людським розумінням, яке можливе тільки в такій обстановці. Ніде в світі почуття дружби й товариськості не може бути доведене до такого високого ступеня і відігравати таку величезну, всеосяжну роль.

Понеділок 17 лютого.

Плавання „Сіті“ відбувається без усяких перешкод. Корабель іде по чистій воді, освітлюваний сонячним промінням. Завтра вдень він прибуде до нас.

З Маленької Америки вивозяться останні вантажі. Станція майже зовсім опустіла. Лишилися лише доктор Коман і Месон, в стані якого настало різке погіршення. Ми його відвеземо на корабель, коли „Сіті“ буде цілком навантажений і готовий до відплиття.

Шкода, що доводиться залишити літаки. Авіаційний відділ надійно укріпив їх на вершині невеликого горба, приблизно за милю на схід від станції. Є надія, що вони не будуть занесені снігом протягом найближчих років. Ми покрили лижі сніговими брилами, підняли хвостову частину і

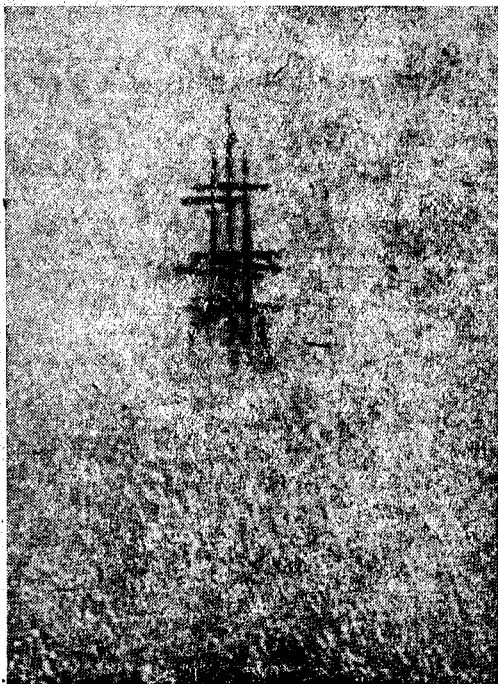
розпластали крила наших птахів. Думаю, що літаки лишаться неушкодженими. Цей клімат має одну перевагу: там, де нема процесів розтавання, не може бути й іржі.

Наші каюри варті найвищої похвали. З самого початку на їх плечі припав увесь тягар перевезення наших вантажів, а протягом останнього тижня вони працювали, як чорти. Шлях запряжок проходив по м'якій, пухкій сніговій поверхні, порізаний великими ополонками. Але, не зважаючи на цю важку і небезпечну дорогу, вони швидко й гарно справилися з своєю роботою.

Вівторок 18 лютого, 8 година вечора.

„Сіті“ прибув.

Годину тому Мельвіль телеграфував, що корабель перебуває в Китовій бухті і прямує до західного бар'єра. Через



„Сіті“ в густому тумані прибуває до Китової бухти

кілька хвилин, з табору в гавані Флойда Беннета прийшло повідомлення, що щогли корабля видно крізь густий туман.

Тепер „Сіті“ стоїть біля кромки льоду, і Джун почав навантаження.

Маленька Америка закінчує своє існування... Через кілька годин ми її покинемо, і вона зіллється з навколишньою безлюдною льодовою пустинею. Я лишився, щоб послати кілька телеграм, які Петерсен передає по радіо в Сполучені Штати.

В осиротілих будинках панує цілковита тиша... Погас у печі вогонь. Опустіли койки, за винятком однієї, на якій, згорнувшись калачиком, лежить Месон. Він тихо розмовляє з доктором Команом. А за десять миль звідси йде повним ходом навантаження.

Отже, прощай, Маленька Америка!

Середа 19 лютого. В морі.

Сьогодні о 9 год. 30 хв. ранку Мельвіль дав наказ відчалити. „Сіті“ пройшов крізь крихкий лід в Китовій бухті, а потім вийшов у море. Ми пливемо уздовж бар'єра в напрямі до бухти ДісCOVERі.

Ніколи ще не було такої метушні в нас, як в ці останні години.

Сьогодні рано вранці я приїхав на корабель на санях Вогана. Коли ми обминали бухту Вер-сюр-Мер, нам зустрівся Блекберн, що їхав по доктора Комана і Месона—останніх жителів Маленької Америки. Було холодно й вітряно. Ми побачили „Сіті“ біля припаю і низку собачих запряжок, що поспішали до корабля з табору в гавані. Я привітав капітана Мельвіля з успішним плаванням. Сліди недавнього бою були ясно видні на „Сіті“. Ніс, рангоут і палуби були ще покриті тонким шаром льоду, а на обшивці виднілись рани від ударів важких крижин.

Мек Кінлей, Гулд, Джун і Блек чудово справилися з навантаженням. Вони працювали цілу ніч—і більша частина наукового спорядження вже була на борту корабля.

О 9 год. 30 хв. останній ящик був піднятий на судно. Потім ми розпрягли собак і підняли їх на корабель, як і пінгвінів, яких ми сподіваємось живими привезти в Сполучені Штати.

Ми відчалили.

На прощання Антарктика стала перед нами в усій своїй мальовничій красі. Кручі бар'єра тонуть у сонячному промінні. На сніжнобілому, яскравому фоні майорять чудові блакитні тіні. „Бачите, я зовсім не така погана, як мене описують“, немов говорить нам ця загадкова країна.

На нашому шляху трапляється шуга і невеликі крижини.

Китова бухта вже частково замерзла. Мабуть, ще тиждень— і нам довелось б лишитися тут принаймні на рік.

Ми увійдемо в пак біля 178-го меридіану.

Віторок 25 лютого.

Учора ввечері ми увійшли в пояс льодів. Пак простягається значно далі на південь, ніж ми передбачали. А втім особливих труднощів для проходження корабля він покищо не створює. Якщо все піде добре, ми завтра зустрінемось з китобійцями. „Боллінг“ підійшла до північної кромки і стоїть поруч з „Космосом“.

Мене надзвичайно турбує стан Месона. Тільки б не довелось оперувати його на „Сіті“!

Опівдні позиція корабля була 70° південної широти і 178° східної довготи.

Середа 26 лютого.

Ми вийшли, нарешті, з паку. Йти було нелегко. Вітри останніх днів пригнали багато льоду до південної кромки. „Сіті“ ледве-ледве ліз. Потім повіяв сильний вітер з півдня і буквально прогнав нас крізь льодове поле. Корабель ішов під усіма парусами. Зараз ми повернули на захід і тримаємо курс на „Космос“.

Небо заволокло хмарами, ми орієнтуємося за зчисленням.

П'ятниця 28 лютого 1930 р.

Пливемо додому!

Сьогодні вранці ми підійшли до „Космоса“ і перевели на пароплав Месона і частину наших собак. Тут же поруч стояла „Боллінг“. Не можу описати, як дивно було бачити нові обличчя після всіх цих довгих місяців пустельницького життя.

Біднягу Месона підняли лебідкою в кошику, а за ним поїхали собаки. Один кошик упав у воду, але собак пощастило врятувати. Два забитих кити були мостом між кораблями. Смерділо страшенно.

Я відвідав капітана Андерсена й доктора Барнеса, який згодився працювати на „Космосі“. На кораблі дуже гарний лазарет, і Месон буде мати там чудовий догляд.

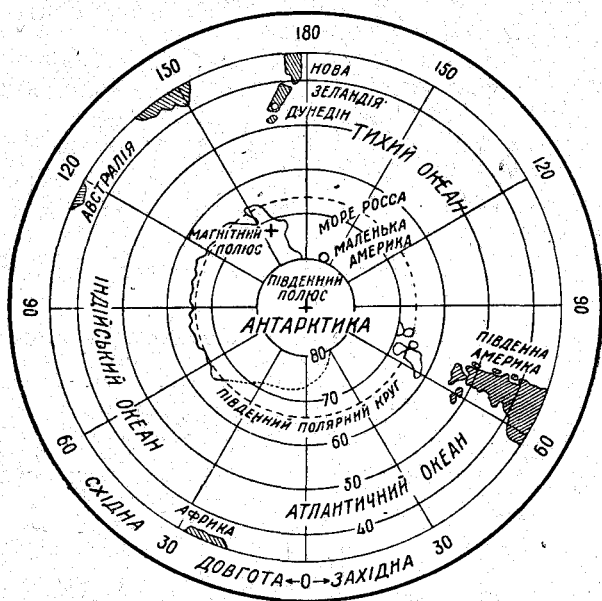
Потім ми підійшли до „Боллінг“ і перевантажили на „Сіті“ потрібну кількість вугілля. На морі починалась буря.

*

Подорож майже закінчена. Через кілька днів ми побачимо Дунедін і своїх друзів. А потім—додому. Завдання виконано і виконано добре. Я щиро сподіваюсь, що це так

сподіваюсь головним чином заради тих, хто пройшов кожний крок путі зі мною. Вони віддали два роки свого життя на службу науці, цьому суровому, невдячному господареві, і було б шкода, коли б їх жертва не була ні зрозуміла, ні оцінена...

До того, що вже написано, мені нічого додати. Але перш ніж кінчити, я хочу ще раз з безмежною пошаною



назвати імена тих, хто показав нам дорогу до Антарктики— Скотта, Шеклтоґа, Амундсена, Маусона і всіх їх відважних супутників. Ми лишаємося перед ними в неоплатному боргу. І ще мені б хотілося, щоб раз назавжди був покладений кінець газетній практиці, що кваліфікує наші зусилля як „завоювання“ Антарктики. Антарктика не завойована! В кращому разі, нам пощастило відірвати ще шматочок від тієї завіси, яка прикриває її таємниці. Лишається виконати гігантську роботу. Антарктики не підкорити ні одній експедиції, ні десятковій експедицій. В своїй більшій частині вона лишилась і очевидно лишиться ще на багато-багато років однією з найбільших нерозв'язаних задач людства.

ЗМІСТ

Передмова	3
Розділ I. З щоденника	11
Розділ II. План. Підготовка. Завдання	30
Розділ III. Кризь полярний пак	52
Розділ IV. Влаштування бази	79
Розділ V. Боротьба за вивантаження	102
Розділ VI. Завоювання повітряних просторів	120
Розділ VII. Відкриття Нової Землі	136
Розділ VIII. Пригода на Рокфеллерівських горах	150
Розділ IX. Зима. Народження міста	168
Розділ X. Цивілізації нам не треба	182
Розділ XI. Назустріч весні	205
Розділ XII. Вихід південних партій	227
Розділ XIII. Польот для влаштування бази	256
Розділ XIV. Над південним полюсом	273
Розділ XV. На схід за горизонт	289
Розділ XVI. Смерть міста	303

Редактор *Ів. Кологойда*
Літредактор *В. Татаринюв*
Техредактор *Є. Розенцвейг*
Коректор *Й. Ровінський*

НБ ПНУС



7514

Бібліографічний опис цього видання вміщено в „Літопису Українського Друку“, Картковому репертуарі та інших покажчиках Української Книжкової Палати.

Одобріт № 1476. Уповнов. Головліту № 5247. Замовл. № 148. Тираж. 14000. Друк. аркушів 20^{3/4}. Авт. арк. 22. Папір 62x94^{3/16}. Здано до друку 10/1-36 р. Підписано до друку 7/VII-36 р.

Шоста Республіканська поліграфічна фабрика ім. К. Маркса, Одеса, Стурзовськ. зав., 3-а.