

Р. Бэрд

Завоевание Антарктики по воздуху

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Р11

Р11 **Р. Бэрд**
Завоевание Антарктики по воздуху / Р. Бэрд – М.: Книга по Требованию, 2021. –
111 с.

ISBN 978-5-458-41493-7

ISBN 978-5-458-41493-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint



Ричард Эвслин Бэрд

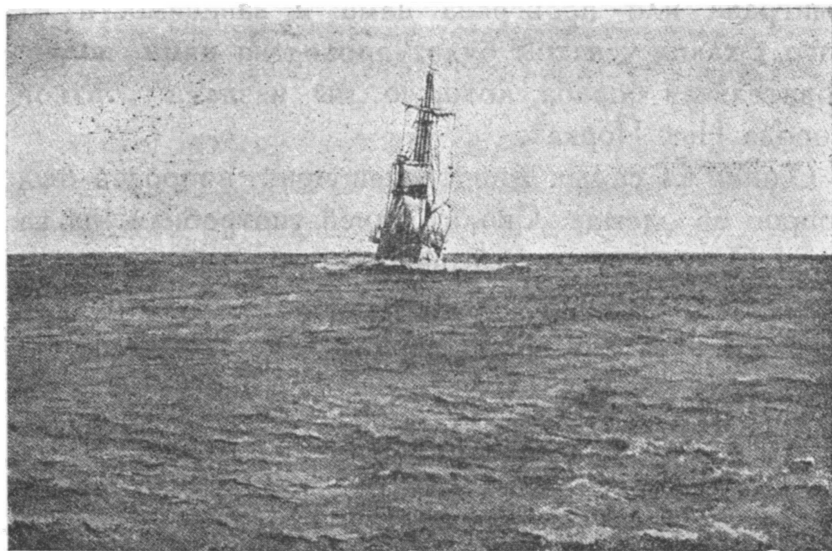
ОБШИРНОЕ ПОЛЕ ДЛЯ НАУКИ

В течение многих лет я, прочитывая каждый отчет об антарктических исследованиях, также следил за каждой появлявшейся в печати дискуссией, касающейся проблемы Антарктики. Сначала я наметил те области науки, которые требуют тщательного изучения, а именно географию, геологию, метеорологию, зоологию, океанографию, физику, радио и т. д. Затем мы постарались найти самых лучших специалистов в этих областях. Каждый из них составил подробный перечень намеченной им работы, приложивши к нему список инструментов, необходимых для выполнения задания. Много времени было потрачено на изучение различных фаз нашей научной работы; но с другой стороны мы вполне понимали, что для выполнения ее нужно было сберечь здоровье и производительность самих работников, а потому этому вопросу, и в особенности обеспечению экспедиции от возможных потерь человеческих жизней, было уделено нами самое серьезное внимание. В нашем распоряжении были аэропланы, собаки и радио, которые должны были облегчить нам выполнение нашей задачи.

Мы обыскали весь свет, чтобы найти подходящее для себя судно, и наконец взяли его в Норвегии. Это была большая приземистая норвежская баржа в 512 тонн. Мы называли ее „Город Нью-Йорк“. С 1885 г. судно это плавало в полярных водах. Кузов его имел клинообразную форму, благодаря чему он

мог подниматься, когда полярные льды сжимали его в своих страшных объятиях. Судно было обшито деревом толщиной в 85 см.

25 августа 1928 г. „Город Нью-Йорк“, неуклюже переваливаясь, поплыл по водам Гудзона. Тысячи голосов приветствовали нас, начиная с громовых басов Левиафана и кончая визгливыми нотками моторных лодок.



„Город Нью-Йорк“ на пути к Антарктике.

Последние посетители на судне желали нам всего хорошего. „Работа ждет вас“—говорили они. Признаюсь, что, оглядываясь назад, на эти три года, три года самой трудной работы моей жизни, я чувствую облегчение.

„БОРЬБА НЬЮ-ЙОРКА“.

В течение трех лет я был то диететическим поваром, то картографом, то кассиром, то скупщиком и еще многим и многим другим. Учитывая все обстоятельства и тщательно готовясь к путешествию, мы сознавали, что успех наш зависит от нашей предусмотрительности. Мы вполне понимали, что предстоящая нам битва в неизвестной области будет выиграна или проиграна нами в зависимости от того, с каким успехом будет проведена нами подготовительная борьба, которую мы называли „битвой Города Нью-Йорка“.

Одним из самых животрепещущих вопросов был вопрос об одежде. Сколько дней употребили мы на него! Одежда должна была быть теплой, легкой и свободной. Она должна была давать совершенную свободу движения и предохранить не только от холода, но и от ветра.

Для холодной погоды меховая одежда незаменима. Пири говорил всегда, что лучшая одежда для Арктики—это шкуры живущих в ней животных. Он изучил одежду эскимосов и методы приготовления звериных шкур для одежды. Я также изучил их приемы и методы еще в 1925 г., когда работал для Национального географического общества.

Самая практичная одежда—одежда из оленьих шкур. Олений мех самый теплый и легкий. Сапоги, брюки, верхняя одежда—все было у нас из оленьих шкур. Для того чтобы шерстяная одежда могла равняться

по степени теплоты меховой, она должна быть вдвое тяжелее.

Мех полярного медведя теплее оленьего, но тяжелее. Одевши широкую рубаху из оленьего меха (парка) с широкими проймами, чтобы при необходимости можно было скрещивать руки внутри, брюки и сапоги из шкур оленей, возможно спать на воздухе в самую холодную погоду.

ОБУВЬ ПРИ РАБОТЕ В АНТАРКТИКЕ.

Для холодного климата обувь — самая важная часть одежды. Мы носили мокасины из оленьей кожи, сапоги на резиновой подошве и большие лыжные сапоги.

Подошвы были сделаны из кож тюленя. Амундсен говорил мне много раз о том, что достать лыжные сапоги большого размера почти невозможно. Для себя мы сделали специальные сапоги, годные для температуры $56,5^{\circ}$ ниже нуля. Летом они оказались слишком теплы, пришлось разрезать их и переделать заново. Каждый получил четыре пары зимнего белья, десять пар носков, две пары брюк, шесть пар сапог, две пары мокасин, две шерстяные рубашки, два свитра, одну оленью парку, другую легкую парку, шесть пар напульсников, шапку из меха выдры и мешок для спальня из оленьего меха.

Большинство думает, что основное в Антарктике — холод, но это совсем не так; сырость является главным бичом Антарктики. Сырость постоянно обра-

зуется и замерзает, благодаря чему люди отмораживают ноги, пальцы; по той же причине пользование спальными мешками сопряжено с большими затруднениями. Мы провели целую зиму над решением этого вопроса.

КАКУЮ ПИЩУ МЫ ВЗЯЛИ С СОБОЮ.

Каждый, кто понимает, что такое быть вдали от цивилизации в течение многих месяцев, оценит наши усилия запастись всем необходимым на целый год. Доктор Коман исписывал бесконечные листы бумаги, вычисляя количество калорий и витаминов для каждого члена экспедиции. За этим последовали закупки провизии. Вот небольшая часть закупленного: ветчина—две тонны, конфеты—2½ тонны, американский сыр—112 кг, куры—1 тонна, индейки—270 кг, яйца—500 ящиков, молоко в порошке—1 тонна, печенье—½ тонны, варенье, повидло—1 тонна, мука—15 тонн, мыло для бритья—1 200 кусков, тальк—1 000 коробок, мыло—8 840 кусков, крем для лица—150 банок, 60 бритв и 1 200 пакетов лезвий для бритья, кофе—2¾ тонны; чай—168 кг, какао—270 кг, 60 000 листов писчей бумаги, электрические стиральные машины, стиральное мыло в порошке—12 бочек, 30 дюжин зубных щеток, 5 дюжин щеток для рук, 5 дюжин головных щеток.

Мы приготовились к трем годам жизни у полюса на тот случай, если возвращение наше к назначенному сроку окажется невозможным.

Потребовались целые месяцы планирования и испытаний, для того чтобы обеспечить экспедицию средствами передвижения на континенте, где до нас единственными способами передвижения были пешая ходьба и езда в санях на собаках. Мы выбрали три моноплана: трехмоторный „Форд“, одномоторный „Фэйрчайльд“ и одномоторный „Фоккер“.

Мы также взяли с собою по 80 эскимосских собак для перевозки тяжестей от ледяной стены до „Маленькой Америки“ и один автомобиль на полозьях.

ПЕРЕГРУЖЕННОЕ СУДНО

Трудности погрузки судна поразили меня. В течение целого дня краны опускали на палубу лающих собак, бесконечные ящики, мешки, тюки, аэропланы; судно было нагружено до предела, а припасы продолжали литься непрерывным потоком. За цепью полиции 2 000 человек—женщины, мужчины, дети—свели за погрузкой судна.

Я помню, как пожилой серьезный человек подошел ко мне и пожал руку.

— Я был там,—сказал он, показывая на юг,—я не думаю, что снова увижу вас. Судно ваше перегружено, оно не выдержит.

Такое заявление не могло подействовать ободряюще, но я знал, что опасность преувеличена, хотя реальная опасность все же существовала. Было очень рискованно плыть по бурному океану на пе-

регруженном судне, но... как быть? Уголь необходим—все антарктические экспедиции становились лицом к лицу с угольной проблемой.

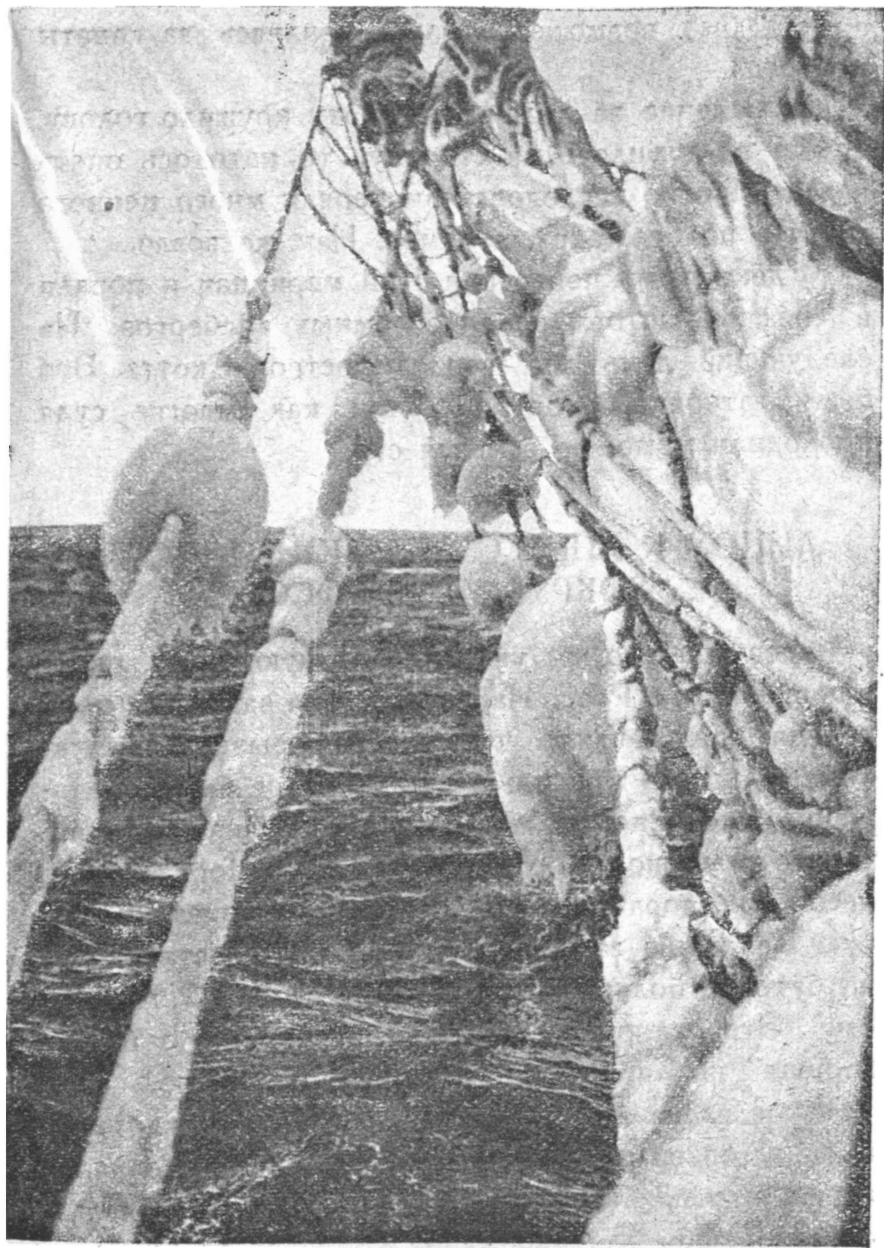
Суда антарктических экспедиций слишком малы для того, чтобы иметь запас угля; большие же суда не выдерживают давления льда. Нам же необходимо было иметь достаточное количество угля не только для путешествия на протяжении 6 400 километров от Китовой бухты до Дунедина, но и для того, чтобы оставить 75 тонн для нашей базы.

ПЕРВЫЙ ШТОРМ В АНТАРКТИКЕ.

В 6 час. утра, 2 декабря 1928 г. „Нью-Йорк“ и „Элеонора Боллинг“ покинули Дунедин. День был прекрасный, только кое-где поднимались небольшие волны после вчерашней бури.

При попутном ветре „Нью-Йорк“ делал 7 узлов. Иногда „Элеонора Боллинг“ брала его на буксир; нелегко было пароходу вести на буксире судно, идущее под всеми парусами, и часто лишь быстрым маневрированием удавалось удержать суда в одной линии. Вот когда мы оценили радио! Мы могли разговаривать друг с другом, будучи на разных судах.

6 декабря мы впервые испытали настоящий шторм. Мы работали, как бобры, укрепляя заграждения, за которыми помещались наши запасы. Внизу мы ползали, как крабы, через бочки и ящики. Хожение на обед являлось целым событием, так как палуба была так загромождена, что каждый шаг



После шторма.

вперед был возможен, только цепляясь за канаты и бёрты.

Наблюдение за льдинами сверху кружило голову. Судно то ложилось на сторону, то катилось опять назад. Многие исследователи теряли много ценного груза в полосе таких штормов. Нам же везло.

10 декабря мы пересекли 18-й меридиан и попали в снежный шторм среди огромных айсбергов. На следующий день мы увидели остров Скотта. Это был „затерянный остров“, так как многие суда проходили мимо, не замечая его.

ЛИЦОМ К ЛИЦУ С ЛЕДЯНОЙ МАССОЙ ВОКРУГ МОРЯ РОСС.

Через три дня мы увидели ледяную массу, окружающую море Росс. На восток и на запад все поле зрения представляло собою непрерывную белую линию льда. В течение двух дней море было совершенно спокойно, и матросы перегрузили 87 тонн угля с „Элеоноры Боллинг“ на „Нью-Йорк“, после чего „Элеонора Боллинг“ отправилась назад в Новую Зеландию за новым грузом угля, оставив нас на буксире большого китоловного судна „С. А. Ларсен“. Это судно перевезло меня и кое-кого из товарищей из Калифорнии в Новую Зеландию.

Такое плавание на буксире являлось очень трудным и опасным опытом; опасности заключались в том, что при встрече со льдом могло произойти столкновение, для избежания которого требовалась