

Э П О Х А В Е Л И К И Х  Т К Р Ы Т И Й

И. А. Сенников

Неведомая Южная земля

*Рассказы для детей
об истории открытия
и исследования
Антарктиды*



УДК 94
ББК 63.3(0)52
С31

*К 200-летию первой русской антарктической
экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева
1819–1821 гг.*

В издании в качестве иллюстративного материала использованы произведения известных художников разных эпох:

Ивана Константиновича Айвазовского, Алексея Петровича Боголюбова, Питера Брейгеля Старшего, Ойгена фон Герарда, Евгения Казимировича Войшвилло, Александра Юрьевича Заикина, Джона Уилсона Кармайка, Павла Михайлова, Джона Гамильтона Мортимера, Михаила Михайловича Семёнова, Джеймса Гейла Тайлера, Фредерика Чёрча, Валерия Ивановича Шиляева и др.

ЕАГ

ISBN 978-5-6042789-0-1

© И. А. Сенников, текст, 2019
© Издательство «РудА», 2019
© А. Ю. Заикин, иллюстрация
на переплёте, 2019

ДОРОГИЕ РЕБЯТА!

Более двух тысяч лет назад учёные Древней Греции пришли к заключению, что Земля имеет форму шара и предположили, что, аналогично северу, суша и вода должны быть и на юге. Так родилась идея о нахождении где-то за экватором неведомой Южной земли (*terra australis incognita*).

Начиная с эпохи Возрождения португальцы, испанцы, англичане и голландцы начинают открывать и осваивать новые земли, и к XIX веку, кажется, уже открыты все крупные территории Земли. Лишь в приполярных областях севера и юга существуют неисследованные водные пространства, труднодоступные для парусных судов. Однако после экспедиций известного английского мореплавателя Дж. Кука (1772–1775) считалось доказанным, что в южных широтах нет новых сколько-нибудь значимых земель, и, следовательно, продолжать поиски в этом направлении нет смысла.

В России, тем не менее, помнили слова Михаила Васильевича Ломоносова, который ещё в 1763 году предсказал существование земель в высоких широтах южного полушария. Перед экспедицией Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева была поставлена задача обнаружить эти земли. Плавание продолжалось 751 день. 24 июля 1821 года экспедиция вернулась в Россию. Главным её результатом явилось открытие ледяного континента — Антарктиды, а также многочисленных островов.

Но история Антарктиды на этом не закончилась. Именно после плавания Беллинсгаузена и Лазарева началось активное соперничество за первенство в открытии различных частей Антарктиды в исследовании её географии, природы, климата, животного мира.

200 лет прошло после открытия Антарктиды, но исследование её не закончено. Она хранит ещё много тайн и загадок, разгадывать которые предстоит вам, молодым потомкам Беллинсгаузена и Лазарева.

1. ПОСПЕШНАЯ ПОДГОТОВКА К ЭКСПЕДИЦИИ

4 июля 1819 года в шесть часов вечера из Кронштадта под громкие крики «ура», сопровождаемые добрыми пожеланиями провожающих, уходили в далёкое плавание шлюпы «Восток» и «Мирный». В ответ моряки на кораблях также прокричали «ура». На прощание отсалютовали окружавшие Кронштадт форты-крепости, и корабли скрылись из виду. Так началась экспедиция, имеющая целью поиск Южного материка, чьё наличие вызывало большие сомнения и споры в мировой географической среде.

*А. П. Боголюбов.
Кронштадтский рейд
с кораблями вечером.
1855 г..*





*Один из окружающих
Кронштадт фортов
(современный вид)*

Поисками новых земель и исследованием бескрайних просторов Мирового океана были заняты не одни только мореплаватели. Эта проблема привлекала внимание и учёных, и правящие круги многих морских держав. В России идея послать морские экспедиции в северные и южные полярные широты зародилась почти одновременно у нескольких наиболее выдающихся русских мореплавателей того времени — И. Ф. Крузенштерна, В. М. Головнина, О. Е. Коцебу.

Ещё в 1814 году И. Ф. Крузенштерн в процессе подготовки к кругосветному плаванию брига «Рюрик» составлял для этого предприятия подробнейшие инструкции, основываясь на своём богатом опыте. А в августе 1818 года после завершения этого плавания уже капитан «Рюрика» капитан-лейтенант Отто Евстафьевич Коцебу в докладной записке говорил о возможностях предполагаемой экспедиции, где, помимо всего прочего, рекомендовал посылать в экспедицию не один, а два корабля.



Крузенштерн Иван Фёдорович — при рождении Адам Иоганн фон Крузенштерн, русский мореплаватель, адмирал. Происходил из обрусевшего немецкого дворянского рода. И. Ф. Крузенштерн и Ю. Лисянский на кораблях «Надежда» и «Нева» совершили первую русскую кругосветную экспедицию.

Первые упоминания об уже планируемой экспедиции встречаются в переписке И. Ф. Крузенштерна с тогдашним русским морским министром маркизом де Траверсе. В письме, датированном 7 декабря 1818 года, Крузенштерн — в ответ на сообщение о намерении послать русские корабли к Северному и Южному полюсам — просит разрешения представить свои соображения по вопросу организации экспедиции.

Министр де Траверсе поручил Крузенштерну и нескольким другим авторитетным морякам (в числе которых был *вице-адмирал Гавриил Андреевич Сарычев*) изложить свои соображения на этот счёт.

Гавриил Андреевич Сарычев — адмирал императорского флота. Известен, как полярный исследователь, основоположник полярной археологии и первый русский прозаик-маринист. Почётный член Петербургской академии наук. В царствование императора Николая I, Г. А. Сарычев займёт уникальную и единственную в истории русского флота должность — генерал-гидрографа Главного морского штаба.

Как и Коцебу, Крузенштерн настаивал на отправке двух кораблей к Северному полюсу и двух — к Южному. Особое внимание адмирал уделял последнему направлению, поскольку считал, что там необходимо «поверить всё неверное в южной половине Великого океана». В заключение Крузенштерн подчёркивал государственную важность и фактор престижа будущей экспедиции. «Славу такого предприятия не должны мы допускать отнять у нас», — писал он.

В марте 1819 года из Ревеля, где Иван Фёдорович тогда жил и трудился над составлением своего «Атласа Южного моря», он послал обстоятельную докладную записку, составленную на четырнадцать страницах, вместе с сопроводительным письмом, где откровенно признавался, что он и сам охотно бы возглавил одну из экспедиций, но здоровье не позволяет ему занять место на мостике. Однако с будущим руководителем он готов поделиться всеми своими знаниями и опытом.

Учитывая важность будущего предприятия, Иван Фёдорович предлагал перенести организацию экспедиции на следующий, 1820 год, поскольку, по его мнению, требовалась тщательность и планомерность подготовки.

Крузенштерн предлагал сформировать две «дивизии», или отряда, каждый из которых состоял бы из двух кораблей. Одна «дивизия» предназначалась для исследования приполярных областей Северного полюса, а другая — Южного. Южный отряд должен был как можно дальше проникнуть к Южному полюсу и выяснить окончательно вопрос о существовании или отсутствии там материка или каких-либо других земель. Северному отряду предписывалось следовать через Берингов пролив и далее вдоль северного побережья Аляски и Канады и попытаться пройти так называемым Северо-Западным проходом, о котором к тому времени много говорили в международных географических и военно-морских кругах.

Сроки начала экспедиции. Министр де Траверсе был не в восторге от полученной записки. В частности, его не устраивал перенос её начала. Недовольство маркиза письмом капитана было вызвано ещё и тем фактом, что о проекте экспедиции уже в феврале 1819 года был информирован император Александр I, и проект был им одобрен. Теперь «наверху» начали раздаваться высокие и авторитетные мнения о крайней желательности отплытия кораблей уже в нынешнем году. На подготовку экспедиции, таким образом, оставалось чрезвычайно мало времени.



Маркиз де Траверсе — морской министр России в 1811–28 гг.

Француз по происхождению.

«Маркизова лужа» — такое ироничное название в «честь» морского министра получила от недовольных моряков восточная часть Финского залива, где тогда военные корабли Балтийского флота проводили рутинные учения.

Кадровые вопросы. Первым делом решались кадровые вопросы. И решались, как это нередко бывает, совсем не просто. Крузенштерн считал наиболее подходящим на должность командира южной дивизии опытного моряка, капитана 2-го ранга Василия Михайловича Головнина, но ввиду его отсутствия (тот находился в кругосветном плавании), рекомендовал привлечь бывшего своего подчинённого капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена, который в ту пору на Чёрном море командовал фрегатом «Флора». Северную же дивизию, по мнению Крузенштерна, мог бы возглавить недавно вернувшийся из экспедиции капитан-лейтенант Отто Евстафьевич Коцебу.

Как водится, высокое начальство выслушало опытного моряка и сделало всё по-своему. Командиром южного отряда поставили капитан-командора М. И. Ратманова, бывшего у Крузенштерна во время кругосветной экспедиции на шлюпах «Надежда» и «Нева» старшим офицером. Однако капитан-командор Ратманов после пережитого им кораблекрушения попросил заменить его и со своей стороны предложил кандидатуру Беллинсгаузена.

Кандидатура командира второго корабля южной экспедиции сомнений не вызвала. Лейтенант М. П. Лазарев уже был хорошо известен как опытный мореплаватель.

В экспедицию были также включены: астроном Иван Симонов (экстраординарный профессор Казанского университета), художник Павел Михайлов (академик Академии художеств), штаб-лекарь Яков Верх и медико-хирург Николай Галкин.

Вторая дивизия для северного маршрута была поручена капитан-лейтенанту М. Н. Васильеву.

Материальная сторона экспедиции. Что касалось кораблей, вопрос решался тоже в спешке и не без проблем. Поскольку решение отправить обе дивизии в плавание в 1819 г., учитывая уровень, на котором оно было принято, особо не оспаривалось, то от постройки кораблей специальных, предназначенных для плавания во льдах, пришлось отказаться. Начался поиск из того, что имелось в наличии.

Для северной дивизии были отобраны шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный». В экспедицию, отправляющуюся в южные широты, были назначены недавно спущенный на воду со стапелей Охтенского адмиралтейства большой шлюп «Восток» и новейший, построенный в том же 1818 году на Олонецкой верфи, шлюп «Мирный».

«Восток», построенный из сырой древесины, имел недостаточно прочный корпус для плавания в полярных льдах, и в портах стоянки в ходе последующего путешествия его приходилось неоднократно укреплять и ремонтировать, а главным недостатком «Мирного» была его тихоходность.

Снаряжение экспедиции. Несмотря на большую спешку, экспедиция, в общем, была хорошо снабжена, хотя не всё соответствовало её основной цели — плаванию во льдах. Особенно большое внимание было обращено на обеспечение кораблей лучшими по тому времени мореходными и астрономическими инструментами. Во время стоянки в Портсмуте были дополнительно закуплены хронометры и секстанты, изготовленные лучшими английскими мастерами. Хронометр, этот необходимый для определения долгот прибор, на русском военном флоте уже тогда вошёл в штатное оборудование кораблей.

Экспедиция располагала всевозможными противоцинготными продуктами питания: хвойной эссенцией, лимонами, кислой капустой, сушёными и консервированными овощами. В этом отношении сказался большой опыт русских плаваний в северных водах — ведь ещё М. В. Ломоносов предусматривал для арктической экспедиции *В. Я. Чичагова* использование противоцинготных средств.

Для обогрева матросов, замерзавших при работе на реях во время антарктических ледяных ветров и морозов, имелся запас рома; было закуплено также красное вино для добавления к питьевой воде при плавании в жарком климате.

Матросы были снабжены обмундированием, тёплой одеждой и бельём (например, в зависимости от сроков службы они имели по 11–16 холщовых рубах на человека), обувью, тёплыми шапками. Благодаря перечисленным мерам и высокой

Чичагов Василий Яковлевич — флотоводец екатерининской эпохи. Дважды — в 1765 и 1766 годах — отправлялся в «секретные экспедиции» из Архангельска с целью обнаружения «морского прохода Северным океаном в Камчатку». Из-за тяжёлых льдов к северо-западу от Шпицбергена был вынужден возвращаться. С именем Чичагова связан известный исторический анекдот, согласно которому во время аудиенции у Екатерины II адмирал, рассказывая о выигранном у шведов сражении, так увлёкся, что, позабыв о правилах приличия, начал, ругая шведов, обильно материться. Опомнившись, смутился и принялся просить прощения, но Екатерина сделала вид, что не поняла непристойных выражений, сказав: «Ничего, Василий Яковлевич, продолжайте; я ваших морских терминов не понимаю».

квалификации судовых врачей никаких серьёзных заболеваний на шлюпах не было, несмотря на тяжёлые климатические условия плавания и частые переходы от жары к холоду.

Для связи между собою шлюпы имели телеграф (флажный), незадолго перед тем изобретённый русским морским офицером **А. Н. Бутаковым**.

На каждом из шлюпов имелась значительная библиотека,

Бутаков Александр Николаевич — офицер Российского императорского флота, один из представителей дворянского рода Бутаковых, участник Трафальгарского сражения и войны с Турцией 1806–1812 гг., генерал-майор по адмиралтейству, директор Департамента корабельных лесов, писатель и переводчик.

содержавшая все вышедшие в свет описания морских путешествий на русском, английском и французском языках, морские календари на 1819 и 1820 годы и английские морские ежегодники «Nautical Almanac» (на три года вперёд), сочинения по геодезии, астрономии и навигации, лоции и наставления для плавания, различные мореходные таблицы, сочинения по земному магнетизму, небесные атласы, телеграфические словари, «Записки Адмиралтейского департамента» и др.





*«Я родился среди моря; как рыба не может
жить без воды, так и я не могу жить без моря».*

Ф. Беллинсгаузен

2. КОМАНДИР ШЛЮПА «ВОСТОК»

Командиром флагманского корабля император Александр I утвердил капитана 2-го ранга Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена. К 1819 году Беллинсгаузен приобрёл репутацию талантливого морехода, не только сведущего в астрономии, географии и физике, но и человека смелого, решительного и исключительно добросовестного.

Фаддей Беллинсгаузен родился 9 сентября 1778 года. При рождении его называли Фабиан Готтлиб Таддеус фон Беллинсгаузен, и появился он на свет на острове Эзель (ныне Сааремаа) в Лифляндии (ныне Эстония).

Поскольку мать Фабиана умерла во время родов, его отец, происходивший из остзейского дворянского рода Беллинсгаузенов, один, без жены, воспитывал мальчика.

Детство, проведённое в месте, со всех сторон окружённом морем, наложило свой отпечаток — о службе на флоте Фабиан грезил, ещё будучи ребёнком: «Я родился среди моря; как рыба не может жить без воды, так и я не могу жить без моря», — говорил он, повзрослев.

Когда Фабиану исполнилось 10 лет, умер отец, и мальчика в 1789 году отправили учиться в Морской кадетский корпус



Усадьба Беллинсгаузен на острове Эзель

в Кронштадте, где его имя «русифицировали» до Фаддея Фаддеевича. Науки, которым обучали в корпусе, давалась юному моряку легко, и в 1795 году Беллинсгаузен становится гардемаринном, а спустя ещё год совершает первое в своей биографии дальнее плавание — в Англию. В 1797 году его производят в мичманы и отправляют служить в Ревельскую эскадру, под парусами судов которой молодой офицер ходил в плавания до 1803 г.

В 1801 году П. Ханыков был назначен главным командиром Кронштадтского порта и директором Штурманского училища балтийского флота.

Некоторое время мичману Беллинсгаузену пришлось служить под командованием вице-адмирала Петра Ханыкова. Очевидно, Фаддей Беллинсгаузен произвёл на адмирала благоприятное впечатление. Во всяком случае, когда в 1803 году Иван Фёдорович Крузенштерн начал набор команды в первое в истории России кругосветное плавание, Ханыков порекомендовал командиру экспедиции включить Беллинсгаузена в команду.

Крузенштерн оценил способности молодого моряка: описывая путешествие, он особо отметил то, как умело Беллинсгаузен зарисовывал карты, и упоминал не только его офицерские

навыки, но и таланты гидрографа. Так, в описании своего кругосветного плавания на шлюпах «Надежда» и «Нева» Крузенштерн даёт следующую оценку Беллинсгаузену: «Все почти карты рисованы сим последним искусным офицером, который в то же время являет в себе способность хорошего гидрографа; он же составил и генеральную карту».

В центральном Военно-морском музее хранится целый атлас с многочисленными подлинными картами молодого Беллинсгаузена.

Когда в 1806 году кругосветка подошла к концу, Беллинсгаузен ступил на землю уже капитан-лейтенантом, после чего был назначен командовать фрегатом Балтийского флота. Позже он участвовал в военных действиях: в русско-шведской войне был командиром фрегата «Мельпомена» и полгода курсировал в Финском заливе, следя за вражеским флотом.

В 1811 году капитан-лейтенанту Беллинсгаузену поручили командовать гребной флотилией, базирующейся в Риге, а ещё через год перевели на Чёрное море командиром фрегата «Минерва», во время службы на котором ему было

*Е. В. Войшвилло.
Шлюпы «Нева»
и «Надежда»*



присвоено очередное звание — он стал капитаном 2-го ранга. В походах по Чёрному морю Беллинсгаузен, командуя уже фрегатом «Флора», уделял большое внимание совершенствованию морских карт, определяя главные координаты восточного побережья и тщательно исправляя множество ошибок своих предшественников. Однако завершить работу не успел — в 1819 году капитана неожиданно вызвали в столицу, где в это время шла подготовка к первой отечественной экспедиции к южным полярным широтам.

Рассматривались кандидатуры на должность командиров кораблей и руководителя экспедиции. Инициатор посылки экспедиции Иван Крузенштерн предлагал назначить её начальником капитана второго ранга Василия Головнина. Но Головнин в это время находился в кругосветном плавании, и вместо него была предложена кандидатура капитана второго ранга 40-летнего Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена, командовавшего одним из фрегатов на Чёрном море. По поводу замены Головнина Крузенштерн писал: «Наш флот, конечно, богат предприимчивыми и искусными офицерами, однако из

всех тех, коих я знаю, не может никто, кроме Головнина, сравняться с Беллинсгаузенем». Однако министр де Траверсе назначил начальником экспедиции только недавно произведённого в чин капитан-командора Макара Ратманова.

И снова незадача. Незадолго до назначения при возвращении из Испании Ратманов терпит кораблекрушение у мыса Гренен (самая северная точка Дании) и остаётся на лечение в Копенгагене. Только теперь уже окончательно капитан 2-го ранга Беллинсгаузен



Василий Михайлович Головнин

становится начальником антарктической экспедиции и командиром шлюпа «Восток». Из-за этих неувязок назначение Беллинсгаузена состоялось лишь 4 июня, всего за 42 дня до выхода экспедиции из Кронштадта.

Корабль, которым предстояло командовать Беллинсгаузену, был спущен на воду со стапеля судоверфи Охтенского адмиралтейства в Санкт-Петербурге в 1818 году. В отсутствие командира «Востока» за подготовкой экспедиции и снаряжением обоих шлюпов следил командир второго корабля лейтенант Михаил Лазарев.

Шлюп «Восток» был построен корабельным инженером В. Стоке (англичанином на русской службе) и на практике оказался не очень удачным. Беллинсгаузен, уже назначенный на утверждённый к экспедиции корабль, сетовал на то, что морской министр признал выбор этого шлюпа удачным только потому, что однотипный шлюп «Камчатка» уже находился в то время в кругосветном плавании с В. М. Головным. Головин, между тем, также жаловался на не вполне удовлетворительные мореходные качества своего шлюпа. Уже после завершения экспедиции Беллинсгаузен в своём отчёте неоднократно останавливался на целом ряде конструктивных недостатков шлюпа «Восток» и прямо обвинял Стоке в этих недостатках. Так, по поводу неисправности *румпеля* он пишет: «неблагонадёжность румпеля доказывает нерадение корабельного мастера, который, забыв священные обязанности службы и человечества, подвергал нас гибели».

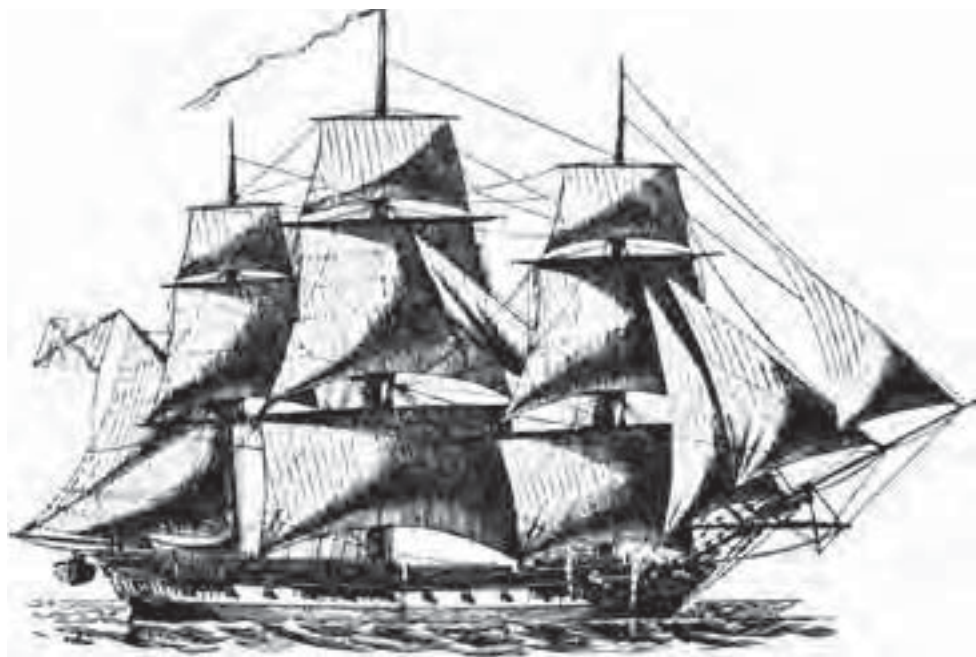
Румпель — составная часть рулевого устройства.

В другом месте он бросает Стоке обвинение в отрыве от практики. «Таковые и другие встречающиеся ошибки в построении происходят более от того, что корабельные мастера строят корабли, не побывав никогда сами в море, и потому едва ли одно судно выйдет из их рук в совершенстве».

К тому же выяснилось, что шлюп «Восток» был построен из сырого соснового леса и не имел никаких особых

креплений, кроме обычных. Подводная часть была скреплена и снаружи обшита медью, причём эти работы были выполнены по требованию М. Лазарева уже в Кронштадте русским корабельным мастером Амосовым. В итоге корпус шлюпа «Восток» оказался слишком слабым для плавания во льдах, в условиях непрерывной штормовой погоды, и его приходилось, как писал впоследствии Беллинсгаузен, «неоднократно подкреплять, перегружать все тяжести в трюм, ставить дополнительные крепления и уменьшать площадь парусности». К окончанию плавания «Восток» сделался так слаб, что Беллинсгаузен, как руководитель экспедиции, был вынужден оставить поиски на месяц раньше ещё возможного их продления и думать о возвращении.

Но это будет потом. А пока к выходу в море готовился под командованием капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена трёхмачтовый двухпалубный корабль с экипажем 167 человек.



Шлюп «Восток». Рис. художника М. М. Семёнова, выполненный на основе исторических и архивных материалов

Тактико-технические данные шлюпа «Восток»

Водоизмещение:	985 тонн
Длина наибольшая:	39,62 метра
Ширина наибольшая:	10,36 метра
Осадка по корпусу:	4,8 метра
Силовая установка:	9 косых парусов (1 гафель, 5 стакселей, 3 кливера), 8 прямых парусов, 1 руль из дуба
Скорость хода:	до 10 узлов
Артиллерийское вооружение:	12 пушек в батарейной палубе 16 пушек на верхней палубе
Экипаж:	167 человек (5 офицеров)





Считаю, что сейчас в Кронштадте не найти на это дело (поход в российскую Америку) лучшего моряка, чем лейтенант Лазарев-второй.

Этот человек разумен, знающ, честен, толков и твердого характера...

Правда, молод, но и бывалому не уступит...

Генерал-майор по адмиралтейству Л. В. Спафарьев

3. КОМАНДИР ШЛЮПА «МИРНЫЙ»

Командиром второго корабля император Александр I утвердил лейтенанта Михаила Петровича Лазарева. Тридцатилетний лейтенант к этому времени был уже опытным мореходом.

Родился Михаил Петрович в городе Владимире в семье Петра Гавриловича Лазарева, правителя Владимирского наместничества. В 1800 году Пётр Гаврилович умер, и в семье осталось четыре сына: Андрей, Михаил, Алексей, Павел и дочь Вера. Перед смертью Пётр Гаврилович попросил позаботиться о них поэта Гавриила Романовича Державина, друга молодости, с которым вместе учился в 1740-е годы в Казанской гимназии. Стараниями Державина три брата Андрей, Михаил и Алексей Императорским указом от 25 января 1800 года были определены в Морской кадетский корпус.

В 1796 году император Павел I переименовал наместничества в губернии, и эта должность стала называться губернатор Владимирской губернии.

Будущие «морские волки» ещё двенадцати-четырнадцатилетними подростками выходили в море, и за первое же плавание Андрей и Михаил получили лестную оценку,



*Морской
кадетский корпус
в Санкт-Петербурге*

а в 1803 году гардемарин Михаил Лазарев оказался в числе трёх лучших выпускников. (Все братья дослужились до адмиральских чинов. Михаил, средний из трёх братьев — адмирал, старший, Андрей — вице-адмирал, младший, Алексей — контр-адмирал).

После нескольких месяцев плавания по Балтийскому морю на корабле «Ярослав» в числе лучших гардемаринов Михаила направили в Англию для прохождения морской практики и ознакомления с постановкой военно-морского дела в иностранных портах. За следующие пять лет молодой моряк побывал в Северном и Средиземном морях, в Атлантическом океане (а на судах Ост-Индской компании — в Индийском и Тихом океанах). Занимался самообразованием, изучал историю, этнографию. По возвращении из Англии в 1808 году Лазарева произвели в мичманы.

*Ранее в Англии он уже
был произведён в мичманы
английского флота.*

На корабле «Благодать» мичман Лазарев участвовал в русско-шведской войне (1808–1809), отличившись в морском бою 26 августа 1808 года, а в период войны с Наполеоном 1812 года, уже будучи лейтенантом, служил на бриге «Феникс» и принимал участие в операциях по высадке десанта и бомбардировке города Данциг. За проявленную доблесть получил серебряную медаль.

СОДЕРЖАНИЕ

Российская экспедиция 1819–21 гг.

1. Поспешная подготовка к экспедиции	5
2. Командир шлюпа «Восток»	13
3. Командир шлюпа «Мирный»	21
4. От Кронштадта до Портсмута	31
5. От Портсмута до Тенерифе	39
6. Через океан к берегам Бразилии	47
7. Первые открытия	53
8. Ледовые тупики	61
9. Новая Зеландия и другие острова	73
10. «Сердитое море» и «Опасный архипелаг»	81
11. И снова курс на юг	89
12. Широты, на которых ещё никто не бывал	97
13. Возвращение	105
14. Два адмирала	115

Последующие экспедиции

15. Географическая эстафета	121
16. Магнитный полюс и шельфовый ледник Росса	131
17. Романтика по-норвежски	137
18. Марафон со смертельным исходом	145
19. Американский «взгляд» на Антарктиду	155
20. Наши в Антарктиде	163
21. Летим туда — не знаю куда	173

Долгий путь к Антарктиде

22. Неведомый южный континент	183
23. Что там, за горизонтом?	191
24. «Новый свет» как преграда на пути к островам пряностей	199
25. Нечаянное бессмертие	207
26. Жил отважный капитан	215
27. Австралия — та самая неизвестная Южная земля? ..	223

Игорь Аркадьевич Сенников

Эпоха Великих Открытий

НЕВЕДОМАЯ ЮЖНАЯ ЗЕМЛЯ

*Рассказы для детей об истории открытия
и исследования Антарктиды*



Ответственный за выпуск *В. М. Халикеев*

Обложка *Н. В. Мельгунова*

Подписано в печать 14.10.2019. Формат 70×100^{1/16}. Бумага мелованная,
Печать офсетная. Тираж 1500 экз. Заказ №

ООО «Издательство «Руда»

111672, Москва, ул. Городецкая, дом 8, корпус 1, оф. 96

Тел.: +7 (495) 137-49-60, e-mail: id@rudapub.ru, www.rudapub.ru

Отпечатано с готовых pdf-файлов в типографии

ПИК «Идел-Пресс»

420066, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Декабристов, 2

Тел.: +7 (843) 519-45-17, e-mail: alina.barchenko67@mail.ru,

<http://www.idel-press.ru>

Сенников И. А.

С31 Неведомая Южная земля : Рассказы для детей об истории открытия и исследования Антарктиды / И. А. Сенников. — М. : Издательство «Руда», 2019. — 232 с. : ил. (Серия «Эпоха Великих Открытий»). — ISBN 978-5-6042789-0-1.

Книга состоит из коротких, связанных друг с другом рассказов об истории открытия и исследования Антарктиды. В первую очередь, это рассказы о русской экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева 1819–1821 гг., открывшей южный материк, о трудностях, сопровождавших это рискованное и ответственное плавание. Вы также узнаете об исследовании Антарктиды во второй половине XIX и в XX вв. — о морских экспедициях Д. Уэдделла, Ж. Дюмон-Дюрвиля, Д. Росса и других исследователей, о пеших экспедициях к Южному полюсу Р. Амундсена, группы Скотта, о советских антарктических экспедициях. Но история была бы неполной без рассказов о предшествующих экспедициях XVI–XIX вв. в поисках неведомой Южной земли и о мореплавателях, совершивших эти плавания.

Книга иллюстрирована и содержит карты, по которым удобно следить за событиями, описываемыми в тексте.

**УДК 94
ББК 63.3(0)52**