

Шеклтон Э. Г.



В СЕРДЦЕ АНТАРКТИКИ

ПУТЕШЕСТВИЯ ВОКРУГ СВЕТА

Эрнест Генри Шеклтон

В сердце Антарктики

Серия «Путешествия вокруг света»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=32846726

В сердце Антарктики / Пер. с англ. П. Шмидта; Вступ. ст. Г. Милля:

Мир книги; Москва; 2009

ISBN 978-5-486-03126-7

Аннотация

Эрнест Генри Шеклтон (1877–1922) – английский исследователь Антарктиды. Уже в 16 лет отец устраивает его юнгой на шлюп «Хогтон Тауэр», на котором он прослужил четыре года и совершил два плавания в Чили и одно кругосветное путешествие. Затем, сдав экзамен на младшего штурмана, он в качестве третьего помощника капитана совершает рейсы в Японию, Китай, Америку. В 1901 году Шеклтон был в составе арктической экспедиции Р. Скотта. В 1907–1909 годах он руководит экспедицией к Южному полюсу, в ходе которой открывает несколько горных хребтов – Полярное плато, ледник Бирдмор. Умер в одной из экспедиций от болезни. В данный том входит его книга «В сердце Антарктики», рассказывающая о полярной экспедиции в 1907–1909 гг.

Содержание

Эрнст Шеклтон и его путешествия [1]
Конец ознакомительного фрагмента.

5
64

Эрнст Генри Шеклтон

В сердце Антарктики

© ООО ТД «Издательство Мир книги», оформление,
2009

© ООО «РИЦ Литература», 2009

*** * ***

Эрнст Шеклтон и его путешествия¹

Эрнст Шеклтон родился 15 февраля 1874 года в Кайльки.

Первые годы жизни Шеклтону прошли в деревенской обстановке, но уже шестилетним мальчиком он попал в город. В детстве он не выделялся особенными способностями и в школе считался всегда посредственным учеником. В то же время это был очень живой, бойкий и общительный мальчик, с ранних лет пристрастившийся к чтению и увлекавшийся морскими романами, приключениями и путешествиями. Море влекло его, и когда он кончал школу и в семье возник вопрос о дальнейшей судьбе его, он заявил о своем желании быть моряком. Отцу хотелось сделать из него врача, но он не желал противодействовать стремлениям сына и решил дать ему возможность испытать свои силы на море. Сейчас же по окончании школы шестнадцатилетний Шеклтон поступил при содействии отца учеником на грузовой парусный корабль «Хогтон-Тоуер», отправлявшийся в дальнее плавание.

На этом большом трехмачтовом судне, сохранившем все старые традиции парусного флота, молодой Шеклтон прошел суровую школу. Уже первое его плавание продолжалось целый год. «Хогтон-Тоуер» должен был нагружаться селит-

¹ Статья написана в 30-е годы прошлого века.

рой в Чили, и ему пришлось не только постоянно бороться со встречными ветрами и бурями, но и огибать мыс Горн в зимнее время, не выходя в течение шести недель из бури и снежной метели и находясь под постоянной опасностью разбиться о скалы или столкнуться с антарктическими ледяными горами. Судно на этом рейсе сильно потерпело: две шлюпки его были снесены волнами, паруса сорваны, многие из команды ранены и ушиблены но в конце концов «Хогтон-Тоуер» все же благополучно добрался до места назначения. Такое тяжелое плавание сразу по-настоящему познакомило Шеклтона с морем и жизнью моряка.

Ожидания отца, что, может быть, первый тяжелый опыт заставит его отказаться от морской карьеры, не оправдались. После двухмесячного отдыха молодой мореплаватель отправился на том же судне во второй раз в такой же точно рейс и выдержал еще худшую трепку у мыса Горн. Постепенно во время пути он ознакомлялся с парусами и с управлением ими, подучивался на практике морскому делу и мечтал уже о сдаче экзамена на младшего помощника.

Третье плавание Шеклтона на «Хогтон-Тоуере» было еще более тяжелым и продолжалось целых 2 года. Судно совершило кругосветное плавание: обогнув сперва мыс Доброй Надежды и зайдя за грузом в Индию, оно отправилось в Австралию, которую обошло с южной стороны, затем пересекло Тихий океан, выгружалось и нагружалось в Чили и, вокруг мыса Горн, вернулось в Англию. За это продолжитель-

ное плавание молодой Шеклтон настолько освоился с морским делом, что без особого труда сдал по возвращении домой в 1894 году экзамен на второго помощника. Море закалило его здоровье, а те хорошие задатки, которые у него были, позволили ему развиваться в настоящего моряка, с открытым, веселым характером, твердым и настойчивым, с огромным терпением и выдержкой, с умением владеть собою и заставлять других подчиняться своим требованиям. Во время плавания он не терял свободного от службы времени даром, а старался чтением пополнить недостатки своего образования. Вместе с тем обнаруживавшаяся еще в школе склонность его к литературе, и в особенности к поэзии, развилась в настоящую страсть – он читал и изучал английских поэтов и особенно пристрастился к произведениям Броунинга и Теннисона.

Дальнейшая морская карьера Шеклтона была теперь обеспечена. После некоторого отдыха в кругу своей семьи он легко получил место третьего помощника на пароходе «Монмоусшайр» и отправился на нем в плавание, сперва в Нью-Йорк и другие американские портовые города, затем в Японию и Китай. Усовершенствовавшись еще более в практике и теории морского дела, по возвращении он сдал экзамен на первого помощника и получил затем место на пароходе «Флинтшайр», на котором проплавал до 1899 года.

Когда началась южноафриканская война, Шеклтон отправился в качестве третьего помощника на одном из транс-

портов с английскими войсками из Саутгемптона в Кейптаун и некоторое время пробыл в этом городе. Он уже и ранее, во время своих плаваний, не раз интересовался таинственными, в то время еще мало исследованными водами Антарктики и теми экспедициями, которые туда отправлялись, но тут, во время пребывания в Кейптауне, ему приходилось слышать особенно много разговоров о производящихся и намечающихся исследованиях южных полярных стран. Он узнал, что незадолго перед тем Борхгревинк прошел вдоль Великой ледяной стены и открыл, что она располагается на 30 миль южнее, чем указывалось Россом, что затем он высадился на материк и совершил впервые путешествие по поверхности материкового льда до $78^{\circ}50'$ ю. ш. Там же Шеклтон узнал, что в Лондоне организуется английская Национальная антарктическая экспедиция Королевским обществом (соответствующим в Англии Академии наук) и Географическим обществом, и у него сразу разгорелось желание принять участие в этом предприятии. По возвращении в Лондон он предпринял шаги в этом направлении, и они оказались не безуспешными.

Национальная антарктическая экспедиция, организованная упомянутыми учеными обществами, создавшими особый экспедиционный комитет, возникла главным образом по инициативе и благодаря энергии председателя Королевского географического общества Клемента Маркхэма. Ему удалось получить необходимые для экспедиции крупные де-

нежные средства, частью от правительства, частью от частных лиц. Во главе экспедиции был поставлен капитан Роберт Скотт, его первым помощником являлся лейтенант Чарльз Ройдс, вторым помощником – лейтенант Берн, третьим – лейтенант Альберт Эрмитедж, а место четвертого помощника было предоставлено Шеклтону. Научный персонал экспедиции состоял из доктора Реджинальда Кёттлица, известного своими исследованиями Земли Франца-Иосифа, доктора Эдуарда Вильсона, бывшего одновременно биологом, врачом и художником, Т. В. Ходгсона, морского биолога, Г. Т. Феррара, геолога, и Луи Берначчи, физика, уже участвовавшего ранее в антарктической экспедиции Борхгревинка.

Для экспедиции специально было построено, по особым чертежам, судно, получившее название «Дискавери» («Открытие»). Оно было хорошо приспособлено для научной работы, и в особенности для магнитных исследований. Его работы должны были производиться согласованно с Германской антарктической экспедицией под начальством профессора Эриха Дригальского, на судне «Гаусс». Экспедиция «Дискавери» должна была исследовать море Росса к югу от Новой Зеландии, тогда как «Гаусс» должен был работать к югу от Кергуэльских островов. Позднее присоединились еще две научные экспедиции, производившие одновременно исследование моря Уэдделла, – экспедиция Отто Норденшельда на судне «Антарктика», работавшая у восточного берега Земли Грехэма, вышедшая в 1901 году, и экспедиция В. С.

Брюса на «Скотии», вышедшая в 1902 году. Таким образом, выполнялся обширный план международного обследования Антарктики. 21 марта 1901 года «Дискавери» был спущен со стапеля, весна и лето прошли в окончательном приспособлении судна и в сборе и погрузке всего снаряжения, и 6 августа экспедиция покинула берега Англии. Она направилась на Мадейру, Кейптаун и оттуда на Новую Зеландию, где конечным ее пунктом был портовый город Литтлтон, куда экспедиция прибыла в конце ноября. Там пришлось простоять три недели, так как требовались некоторые починки и переделки нового судна. В свое окончательное плавание «Дискавери» отправился 21 декабря и через несколько дней оказался уже у пояса плавучих льдов, которые судну удалось благополучно миновать, так что 9 января 1902 года оно стало на якорь у мыса Эдер. Здесь Шеклтон впервые имел возможность высадиться на Антарктический материк и познакомиться с его природой. Далее экспедиция направилась вдоль Земли Виктории, и перед нею развернулась широкая панорама снежных гор, среди которых особенно выделялись горы Себин и Мельбурн.

Девятнадцатого января на горизонте появилась дымящаяся верхушка вулкана Эребус, и на следующий день экспедиция на время остановилась в гавани, получившей название Гранитной. Два дня спустя показался мыс Крозье, и за ним обнаружилась серая полоса тянущегося далеко на восток Великого ледяного барьера. В течение целой недели

«Дискавери» медленно шел под парами вдоль этой ледяной стены, и экспедиция могла любоваться ее ледяными обрывами. Впрочем, они казались здесь далеко не такими высокими, как можно было думать по описаниям Росса. В течение ряда дней иногда высота ледяной стены колебалась между 8 и 30 м, но иногда она постепенно возрастала и до 80 м, тогда как у самого ее основания глубина моря была 600—1000 м и было, следовательно, ясно, что весь этот колоссальный слой льда находится в плавучем состоянии. Иногда судно подходило ближе к стене, шло на расстоянии каких-нибудь 300—400 м от нее, и можно было хорошо рассмотреть структуру льда: он казался состоящим из наложенных друг на друга и сильно спрессованных слоев снега. Местами поверхность, обращенная к морю, была выщерблена и образовывала пещеры, в других частях можно было видеть резкие вертикальные следы излома, образовавшиеся вследствие того, что оторвались ледяные горы.

Затем экспедиция оказалась у входа в залив, вдававшийся в ледяную стену и находившийся примерно в 200—240 милях к востоку от мыса Крозье. «Дискавери» обогнул сплошь состоящий из льда полуостров, который охватывал этот залив, и затем прошел далее к востоку примерно еще 200 миль, до 150° з. д., все время имея в виду край барьера. 30 января экспедиция увидела горы неизвестной до того времени страны, и глубины моря уменьшились до 92 саженей. Здесь оканчивалась ледяная стена барьера, а путь далее на

восток был прегражден совершенно непроходимым плавающим льдом. Эту новую землю капитан Скотт назвал Землей Короля Эдуарда VII. В дневнике Шеклтона, который он вел во время путешествия, имеется следующая запись: «Ближайшая горная вершина, лишенная снега, по нашим определениям, имеет около 450 м вышины, а склоны, тянущиеся от нее к востоку и к западу, вышиною более 300 м. Это настоящее открытие, и, по-видимому, замечательное. Совсем необычайное ощущение – глядеть на страну, которой до того не видал глаз человека!»

Ввиду невозможности пробиться далее на восток, экспедиции пришлось повернуть назад и идти опять вдоль ледяной стены на запад. Для высадки на берег был выбран залив, образованный в барьере, вблизи того места, где высаживался и Борхгревинк, именно под 164° з. ш. «Дискавери» подошел к краю барьера, как к пристани, выбрав место, где его поверхность выдавалась лишь на 5 м над водой, – пристань эта, впрочем, была совсем особого сорта, так как, когда судно к ней пришвартовалось, под килем у него было 600 м воды. Место это было названо бухтой Воздушного шара, так как экспедиция перетащила здесь на лед захваченный с собою привязной воздушный шар. Сперва на этом шаре поднялся капитан Скотт, но стальной трос, на котором шар держался, оказался таким тяжелым, что подняться можно было только на 200 м. Второй подъем был совершен Шеклтоном, который специально подучился воздухоплавательному

делу в Англии. Он захватил с собой фотографическую камеру и сделал несколько превосходных снимков волнистой поверхности барьерного льда, но впереди на юге ничего не мог увидеть, кроме сплошной ледяной поверхности. Затем начался ветер, и дальнейшие подъемы на воздушном шаре стали невозможными.

Шестого февраля «Дискавери» снова вернулся к подножью вулкана Эребус, где, как было известно капитану Скотту, как будто можно было найти проход к югу. Обследовав окрестности, он скоро увидел, что нанесенный Россом на карту залив Мак-Мурдо являлся на самом деле проливом и что вулканы Эребус и Террор находятся на острове, который теперь получил название острова Росса. Экспедиция «Дискавери» направилась по проливу Мак-Мурдо и нашла место для зимовки на югозападном углу острова Росса. Затем началось хлопотливое время: необходимо было подготовить судно к зимовке, устроить на берегу небольшие хижинки для научных наблюдений и, наконец, вырыть фундамент и построить большую хижину, в которой могла бы поместиться вся экспедиция в том случае, если бы судно погибло.

Во второй половине февраля капитан Скотт отправил Шеклтона в первую санную экскурсию, во главе партии из трех человек, – его спутниками были Вильсон и Феррар. Задачей партии было исследовать, существует ли удобопроходимый путь на юг между островами Черным и Белым, которые виднелись к югу от зимовки. Партия эта вышла 19 февраля. Все

санное снаряжение было совершенно новое, еще не испытанное в Антарктике. Одежда была теплая, шерстяная, непроницаемая для ветра, мех был применен только для рукавиц. Палатка была легкого типа, имелись спальные мешки и нансеновская кухня из примуса и алюминиевого котла. Кроме саней партия тащила с собой также небольшой норвежский складной плоскодонный челн, на случай, если встретится открытая вода. Остров Белый, казалось, находился в каких-нибудь 16 км, и Шеклтон предполагал, что до ночи они до него доберутся, но во второй половине дня хорошая погода сменилась снежной метелью с юга, и к 23 ч. 30 мин. все трое окончательно выбились из сил и были принуждены заночевать на морском льду. По своей неопытности все они слегка пообморозились, а пеммикан не сумели сварить так, чтобы он был съедобен, потому чувствовали себя довольно скверно. На следующее утро труднейшей задачей оказалось одеться и особенно натянуть на ноги совершенно замерзшие за ночь сапоги. До Белого острова дошли еще до полудня, но не могли найти места, где можно было бы на него подняться, и устроили лагерь опять на морском льду. Затем путешникам удалось взобраться на остров, они связали себя веревкой и поднялись на самую вершину, на 832 м. С вершины было видно, что к югу ледяная поверхность становится глаже, к западу они увидели новый горный хребет, являющийся продолжением гор Земли Виктории, и Шеклтон взял углы на важнейшие вершины, так что Вильсон мог затем нанести их

на карту. К 15 ч. они вернулись обратно в палатку. На следующее утро они шли три часа прямо на юг и оказались уже не на морском льду, а на изрезанном трещинами глетчерном. К 21 ч. они вернулись в палатку. На следующий день, возвращаясь на судно, они были вынуждены сделать большой обход, так как в морском льду обнаружили огромные трещины. Они направились к скалам, находящимся к востоку от мыса Эрмитедж, к самой южной точке острова Росса, где оставили свою плоскодонную лодочку. Облегчив таким образом свой груз, они смогли перебраться через хребет и скоро достигли «Дискавери», успешно выполнив, таким образом, первую свою небольшую санную экспедицию.

Появились признаки приближавшейся зимы. 2 марта впервые показали звезды на небе, так как солнце начало заходить за горизонт на столь продолжительное время, что наступала темнота. Шеклtonу, заведовавшему продовольствием, приходилось теперь заниматься развешиванием провизии для будущих санных экспедиций. Когда одна такая экспедиция отправилась к мысу Крозье, чтобы оставить там извещение о присылке вспомогательного судна, Шеклtonу некоторое время пришлось оставаться за капитана, так как Скотт был болен.

Двадцать третьего апреля солнце совсем скрылось за северным горизонтом на 4 месяца. Установился зимний распорядок дня. Все продолжали жить на судне в своих прежних удобных каютах, море вокруг судна прочно замерзло, и сооб-

щение с сушей стало легким. Большая выстроенная на берегу хижина оставалась ненаселенной. Наступившая темнота не вызвала никаких заболеваний и никакого понижения настроения у зимовщиков, – запасы пищи были большие, судно освещалось электрическим светом, хотя ветряная мельница, приводившая в движение динамо, чтобы сберечь уголь, часто повреждалась страшнейшими бурями и под конец совсем была сломана. За исключением того времени, когда бури делали невозможным пребывание на воздухе, все постоянно были заняты разными работами и упражнениями на берегу или на льду. Члены научного состава экспедиции занимались своими исследованиями: физик сидел постоянно в хижине для магнитных наблюдений или около проруби, где был поставлен аппарат для записи приливов, биолог проби-вал проруби во льду, через которые протаскивал драгу и ставил сетевые ловушки на рыб. Метеорологические наблюдения велись днем и ночью всем составом экспедиции по очереди, и каждому от времени до времени, приходилось дежурить ночью, что являлось наиболее тяжелой и опасной обязанностью. Случалось, если наблюдатель терял канат, протянутый от судна до метеорологической будки, находившейся в сотне-другой метров от него, он бродил затем часами среди слепящей метели, не будучи в состоянии найти обратную дорогу к судну. Вильсон и Шеклтон устроили еще специальную метеорологическую станцию на вершине Кратерного холма, поднимавшегося на 320 м над уровнем моря, и к ней им при-

ходилось пробираться почти каждый день. Карабкаться на эту высоту по ледяному склону, среди темной зимней ночи, на холоде и при ветре было предприятием нелегким и иногда не безопасным.

Свободное время заполнялось чтением и бесконечными дебатами в кают-компании, чаще всего на литературные темы. В них Шеклтон, большой почитатель талантов Броунинга и других английских поэтов, принимал живейшее участие. Большим событием был ежемесячный выход на борту судна журнала «Южнополярное время», издававшегося и печатавшегося на машинке Шеклтоном и иллюстрировавшегося Вильсоном, – он рисовал превосходные рисунки и акварели. Редактор и художник окружали свою работу некоторой таинственностью. Редакция была устроена в удаленном уголке судна, где они, как заговорщики, работали вдвоем по нескольку часов в день. Сведения и корреспонденции получались как из кают-компании, так и из матросского кубрика, – для этого был устроен почтовый ящик, в который опускалось все, что предназначалось для редакции. Капитан упражнялся главным образом в писании акростихов, Эрмитедж описывал свои приключения в северных полярных странах, а члены научного состава экспедиции давали общедоступные статьи по своим специальностям. Шеклтон поместил в журнале несколько своих поэм. Одним из наиболее усердных сотрудников был Франк Вильд, которого с этого времени связали узы тесной дружбы с Шеклтоном на всю

жизнь.

Кроме «Южнополярного времени», журнала слишком серьезного и литературного, чтобы отводить в нем место юмору и сатире, появился вскоре еще и листок более легкого содержания, под названием «Буря». В нем находили себе отражение все текущие события на судне, могущие служить источником увеселения. «Южнополярное время» по возвращении в Англию было даже издано в виде книги и сделалось общественным достоянием.

Так проходила зима, и, к своему удивлению, Шеклтон видел даже, что не хватает времени для той обширной программы образовательного чтения, которую он себе наметил. Как-то в июне капитан Скотт пригласил его и Вильсона к себе в каюту и сообщил им, что выбрал их двоих в качестве своих спутников в большое южное путешествие, намечавшееся весной, – это сообщение об участии в предприятии, которое должно было увенчать все работы экспедиции, было встречено Шеклтоном, конечно, с восторгом.

Четвертого июля около полудня начало становиться несколько светлее, – на севере появлялись признаки света, и передвигаться по льду стало легче. Шеклтону было поручено подготовить к путешествию собак. Никто на судне не имел опыта езды на собаках, для которых и упряжь была сделана совершенно новая, по образцу, выработанному самим Скоттом. Шеклтон принялся за дело и в несколько недель добился вполне благоприятных результатов.

В начале августа холода достигли высшей степени, – минимальный термометр на судне показывал -52°C , а на мысе Эрмitedж даже -62°C . В дневнике Шеклтoна мы находим следующую запись 22 августа: «Сегодня день совершенно особенный, – мы в первый раз увидели солнце после 123 дней его полного отсутствия. Мы с Вильсоном поднялись на вершину Гаванного холма и смотрели на солнце оттуда, а на морском льду собралось также много народу, чтобы полюбоваться на него. Зрелище было, действительно, величественное, и я искренно обрадовался при виде дневного светила, – этого, конечно, не может понять никто, кому не приходилось терять его на такое продолжительное время. Вокруг солнца были красиво окрашенные облака, и струя светлого дыма, тянущаяся от Эребуса, загорелась под его лучами».

Скоро начались упражнения с санями, и капитан Скотт брал с собой Шеклтoна и Вильсона в экскурсии для практики, чтобы подготовить их к большому путешествию. Для путешествия на юг Шеклтoн практиковался в определении астрономического положения при помощи теодолита. На море высота солнца или звезд определяется обыкновенно секстаном, но для этого необходим или ясный и резко очерченный горизонт на море, или так называемый искусственный горизонт, состоящий из поверхности ртути. Ртуть, однако, замерзает при -40°C , и потому ее невозможно употреблять в полярных странах при холодах. Капитан Скотт ввел поэтому в употребление теодолит. Это было весьма ценным нововведе-

нием, но необходимо было поупражняться, чтобы освоиться с этим новым для моряка инструментом; его недостатком являлся довольно значительный вес.

Отправление в большое южное путешествие, от которого так сильно зависел успех Национальной антарктической экспедиции, было назначено на 2 ноября 1902 года. Капитан Скотт, Вильсон и Шеклтон вышли в этот день в 10 ч. утра с тремя санями и девятнадцатью собаками и прошли за первый день 19 км по направлению к острову Белому. За три дня до того партия из 11 человек, под командой Берна, вышла с тремя санями, чтобы устроить второй склад провизии к югу от того, который был уже устроен месяцем раньше. Однако они встретили различные препятствия, так что Скотт со своими спутниками догнал их уже на второй день пути. На следующий день разыгралась буря, и всем пришлось просидеть два дня в палатках. Отправившись далее, они 12 ноября прошли крайнюю южную точку, до которой добрались в свою первую весеннюю поездку, и скоро оказались в снежной пустыне, за пределами мест, достигнутых прежними путешественниками. 15 ноября последний отряд сопровождавшей их вспомогательной партии вернулся назад, и они шли дальше уже только втроем. На горизонте на западе виднелась гора Дискавери, служившая очень ценной приметой. Поверхность барьерного льда оказалась чрезвычайно трудно проходимой, и они передвигались медленно. За день они проходили 23–24 км, но лед был такой неровный, что зараз мож-

но было перевозить лишь половину груза, так что, сделав 7–8 км, они были принуждены возвращаться за второй половиной его, и за целый день, следовательно, продвигались вперед всего лишь на 7–8 км. Они пересекли параллель 79° ю. ш. 17 ноября и продолжали идти далее по глубокому рыхлому снегу, нередко при жарких лучах солнца и при постоянном холодном ветре.

Чтобы познакомить с тем образом жизни, который они вели, приведем выписку из дневника Шеклтона за три последовательных дня: «25 ноября. Прошли 8 км вперед, но всего за день сделали 24 км. Миновали сегодня 80° ю. ш. и движемся все на SSW. Я сделался постоянным поваром, приготовляющим похлебку, а Вильсон готовит завтрак. У нас теперь нет второго горячего завтрака, мы едим по пути, получая кусок тюленьего мяса, 8 кусочков сахара и один сухарь. Сегодня трудно писать, у меня припадок снеговой слепоты, и я все вижу вдвойне.

26 ноября. Сегодня мы не идем. Сильная метель. Собаки совершенно выбились из сил, им необходимо отдохнуть. Чтобы сэкономить продукты, ели сегодня только два раза в день, и на второй завтрак я вместо еды читал Дарвина. К вечеру погода прояснилась, и мы могли сделать астрономические наблюдения.

27 ноября. Вышли с полным грузом, но могли пройти только полтора километра, затем принуждены были половину груза снять и потом вновь приехать за оставшимся. Снег

был слишком глубоок для собак. Капитан остановился. Мы с Вильсоном пошли назад за другими санями. Сильный холодный ветер понизил температуру до -32°C и заставил собак быстро бежать. Скоро мы остановились лагерем, где тотчас же приготовили ужин, как только успели сменить свою обувь. Вильсон сделал несколько набросков той отдаленной земли на юго-западе, к которой мы направляемся. Земля должна быть здесь километрах в 95 отсюда. Сегодня прошли всего-навсего 6,5 км, должны были сделать около 20. Единственное утешение, – каждый пройденный метр является завоеванием метра новой почвы».

Так продолжалось день ото дня. Со страшным трудом пробирались путники далее. Собаки начали подыхать, снег становился все более и более рыхлым, сами они находились в состоянии хронического голода; за один день как-то продвинулись вперед только на 3 км. 14 декабря под $80^{\circ}30'$ ю. ш. они устроили склад, оставив в нем все, что можно было оставить. Отсюда попробовали подойти к земле, теперь бывшей совсем близко, но от нее отделял глубокий провал, которого они не смогли перейти даже с самым легким грузом. Пришлось взять направление на юг и идти параллельно цепи высоких горных вершин, поднимающихся до 2100 и даже 3300 м. Постоянно то тот, то другой из них страдал сильным воспалением глаз, называемым обычно снеговой слепотой. Однажды в тумане они, не заметив, перешли через огромную глубокую трещину по снежному мосту, на который случайно

попали, – он являлся единственным на всем ее протяжении. С трудом миновали они 81° ю. ш. и надеялись добраться до 82° ю. ш., прежде чем повернуть назад, – ясно, что не было уже никаких шансов достигнуть полюса.

Они продвигались на юг до 31 декабря. Вильсон совсем на время потерял зрение из-за снеговой слепоты, так что два дня Шеклтон шел впереди со своими санями. Последний лагерь был расположен примерно в 13 км от Западных гор, против широкой долины, ведущей к западу, которую капитан Скотт назвал проходом Шеклтона. Позади нее поднимались две высокие вершины, получившие название гор Лонгстэфф и Маркхэм, из них первая была выше 3000 м, а вторая более 4500 м. Это было на параллели $82^{\circ}15'$ ю. ш. Была сделана попытка достичь огромных красных утесов, видневшихся на западе, но, спустившись с немалыми трудностями на дно снежной ложбины, они встретили впереди вертикальный ледяной обрыв с нависающей вершиной, более 25 м высотой, совершенно преградивший им путь.

Приходилось торопиться с обратным путешествием: пищевых запасов в санях оставалось лишь на две недели, а расстояние до первого склада было таково, что в день надо было проходить по 11 км, чтобы добраться до него вовремя. Сделать это удалось. Собаки по дороге околевали, или их убивали, чтобы кормить ими живых. Путешественники напрягали все свои силы. Шеклтон на два дня лишился зрения из-за снеговой слепоты, а когда они 14 января 1903 года добра-

лись до склада продуктов, у всех троих обнаружили также и сильные признаки цинги.

В тот же день у Шеклтона началось кровотечение при кашле, и товарищи не позволили ему далее тащить сани и исполнять тяжелую работу. Он продолжал все же идти, делая по 15–16 км в день, но в своем дневнике отмечает лишь, что «чувствовал себя не совсем хорошо», и жалуется на то, что другие принуждены делать его работу и он не в состоянии им помогать. Они относились к нему с преданностью и сочувствием истинных друзей. Через две недели удалось добраться до второго склада продуктов, и пищи тогда было уже достаточно. Вскоре появились на горизонте и знакомые холмы окрестностей зимовки. Шеклtonу становилось с каждым днем все хуже и хуже, но он старался побороть болезнь и не сдавался. Это кошмарное путешествие кончилось 3 февраля, когда их встретили на льду Скилтон и Берначчи и помогли им добраться до судна.

Вспомогательное судно «Морнинг» пришло из Англии и привезло из дому письма. Однако удовольствие получить их было для Шеклтона омрачено тем обстоятельством, что капитан Скотт решил, основываясь на заключении врача, отправить его из-за болезни домой. На его место был взят с «Морнинга» лейтенант Мулок. Это было горчайшим разочарованием в жизни Шеклтона. Он чувствовал, что припадок цинги, испытанный им, был не серьезнее, чем у других, и что через месяц спокойной жизни он вполне мог оправить-

ся. Но он сознавал, что дисциплина заставляет подчиниться распоряжению начальника беспрекословно, и только решил про себя, что постарается доказать впоследствии свою полную пригодность к полярным путешествиям.

По возвращении в Англию Шеклtonу, как первому вернувшемуся участнику экспедиции «Дискавери», пришлось сделать ряд докладов и сообщений в Королевском географическом обществе о первом периоде работ экспедиции и о сделанных уже открытиях. Здесь ему удалось не только познакомиться с целым рядом наиболее выдающихся научных деятелей и путешественников, но и зарекомендовать себя превосходным лектором и докладчиком. Несколько месяцев он был занят этими отчетами и организацией второго вспомогательного рейса для экспедиции «Дискавери». Первоначально судно «Морнинг» было одно отправлено на помощь «Дискавери», но затем решили послать еще и второе судно, и с этой целью была приобретена большая деревянная паровая шхуна – тюленебой «Терра-Нова», и Шеклtonу было поручено наблюдать за переделкой и снаряжением ее. В конце августа шхуна эта отправилась в путь (для скорости на буксире) через Гибралтарский пролив и Суэцкий канал.

Тесная связь с Королевским географическим обществом, блестящий доклад, сделанный на собрании Британской научной ассоциации в Соуспорте, и ряд других выступлений Шеклтона создали ему такую широкую популярность, что, когда в Королевском Шотландском географическом обще-

стве открылась вакансия секретаря общества, место это было предложено ему. Он принял предложение и переселился в Эдинбург. В этом же 1904 году Шеклтон женился на Эмили Дорман.

В Эдинбурге молодой, энергичный секретарь сумел расшевелить несколько заглохшее географическое общество и вдохнуть в него новую жизнь. За год своей службы он привлек большое число новых членов в общество, поднял его издательскую деятельность, организовал целый ряд научных экспедиций, заседаний, докладов. Но в 1905 году наступили парламентские выборы. Шеклтон задумал сделать политическую карьеру и выступил в городе Дёнди в качестве кандидата в члены парламента от партии либерал-юнионистов. Политическая деятельность была, однако, несовместима со службой в географическом обществе, и ему пришлось оставить последнее, – за свою деятельность он получил благодарность совета общества и был избран его членом.

Намеченная новая карьера, однако, не удалась Шеклтону: на выборах в Дёнди прошли два кандидата – от либералов и от трудовой (лейбористской) партии, тогда как он оказался на третьем месте. Он не вернулся в географическое общество: его должность была предоставлена уже другому. Временно ему пришлось поступить на частную службу – секретарем крупного технического комитета в Глазго. За это время он все чаще и чаще обращался к мысли об организации новой антарктической экспедиции. Еще в бытность секретаря

рем Шотландского географического общества ему приходилось поддерживать связи с капитаном Скоттом и со всеми своими прежними сотоварищами по «Дискавери», а также с Брюсом и другими антарктическими путешественниками. Мечта снова попасть на южнополярный материк не покидала его.

Обширный круг знакомств, которым он теперь располагал, и широкая популярность, которой пользовался, значительно облегчили задачу наиболее трудную – добычу необходимых денежных средств. Значительная часть расходов на экспедицию была покрыта его личным другом и покровителем, крупным финансистом Вильямом Бердмором. Другая часть денежных средств была получена в кредит, до окончания экспедиции, в предположении, что издание книги о путешествии и ряд лекций о нем смогут впоследствии покрыть расходы. В конце концов, после долгих хлопот, основной вопрос об экспедиции был решен.

Как шла организация этой экспедиции, каков был ее план и, наконец, каково выполнение, – излагается самим Шеклтоном в настоящей книге, поэтому мы не будем здесь останавливаться на этом.

Возвращение Шеклтона из экспедиции на «Нимроде» в Англию 14 июня 1909 года было сплошным триумфом. В Лондоне, благодаря газетам, его встретили и провожали по улицам тысячные толпы народа. На некоторое время он стал настоящим национальным героем. Затем после-

довал ряд торжественно обставленных докладов в Королевском географическом обществе и в других научных организациях. В живой и увлекательной форме, иллюстрируя превосходными диапозитивами и удачными фильмами, изображающими пингвинов, тюленей и сцены из жизни экспедиции, Шеклтон описывал события своего путешествия в Антарктике. Свойственный ему чисто английский юмор, находчивость, умение захватить внимание слушателей создавали ему везде шумный успех.

В течение второй половины года и всего следующего он познакомил со своим докладом не только почти все крупные города Англии, но и совершил с ним большое путешествие по столицам Европы, побывав в Париже, Берлине, Вене, Будапеште, Риме, Копенгагене и в целом ряде городов Германии, Швеции и Норвегии. Он был приглашен в Петербург Русским географическим обществом, где его блестящий доклад был также прослушан с большим интересом и собрал огромную аудиторию.

В 1910 году Шеклтон совершил путешествие по Соединенным Штатам и Канаде и читал публичные лекции о своей экспедиции, сопровождавшиеся также большим успехом. Заслуги экспедиции Шеклтона перед географической наукой были признаны и оценены ученым миром: все важнейшие географические общества избрали его своим действительным или почетным членом и наградили его высшими отличиями за научные заслуги – им было получено 20 золотых

медалей. Вышедшая еще в 1909 году его книга «В сердце Антарктики» разошлась в большом количестве экземпляров и была переведена на французский и немецкий языки.

За это время в области изучения полярных стран произошло много крупных событий. В сентябре 1909 года в Англию пришло известие, что Кук достиг Северного полюса, а немного времени спустя Пири сообщил, что он был на полюсе, тогда как Кук до него не дошел. В разгоревшейся жестокой полемике между двумя исследователями Шеклтон принял горячее участие. В 1910 году капитан Скотт отправился на «Терра-Нова» в свою последнюю, столь трагически окончившуюся антарктическую экспедицию. В то же время Амундсен на «Фраме» вышел в плавание с намерением обогнуть мыс Горн, пройти в Тихий океан и через Берингов пролив направиться к Северному полюсу, но с Мадейры он известил по телеграфу о своем намерении вместо того идти к Южному полюсу. Брюс старался организовать экспедицию, которая должна была пересечь Антарктический материк, пройдя притом через Южный полюс. В Германии готовилась экспедиция Фильхнера в море Уэдделла и на Антарктический материк. В Австралии снаряжалась экспедиция бывших сотрудников Шеклтона на «Нимроде» Дугласа Моусона и капитана Девиса: они отправлялись на «Авроре» для исследования той части Антарктического материка, которая расположена против Австралии. Шеклтон своим авторитетом и поддержкой в прессе сильно помог этой экспеди-

ции. Наконец, даже из Японии лейтенант Ширазе направился с экспедицией в антарктические воды для изучения Земли Короля Эдуарда VII.

В начале 1913 года пришло известие об успехах экспедиции Фильхнера на судне «Германия». Ему удалось пробиться через льды в море Уэдделла до $77^{\circ}48'$ ю. ш. и открыть новый берег, названный Землею Принца Луитпольда, южнее открытой Брюсом в свое время Земли Котса. Высадка на континент, однако, не состоялась. «Германия» была в марте затерта льдами и дрейфовала к северу в течение 264 дней, пройдя немного восточнее нанесенной на карту Земли Морелля, которой она не видала и следа. В ноябре судну удалось освободиться ото льдов под $63^{\circ}40'$ ю. ш.

Более трагичные известия пришли от экспедиции Скотта. «Терра-Нова», отправившаяся в пролив Мак-Мурдо для того, чтобы доставить экспедицию обратно, прибыла 10 февраля 1913 года в Новую Зеландию и сообщила, что южная партия экспедиции, направившаяся к полюсу по леднику Бердмора, достигла полюса в 1912 году, месяц спустя после того, как на нем побывал уже Амундсен. На обратном пути, однако, скончался Эдгар Ивенс, а остальные три участника – Скотт, Вильсон и Боуер, захваченные снежными бурями невероятной силы и продолжительности, погибли в своей палатке из-за недостатка топлива и продовольствия в 17 км от своего склада, где могли бы найти все необходимое. Гибель отважного путешественника в условиях, столь близких к ис-

пытанным им самим, во время обратного пути от глетчера Бердмора, глубоко потрясла Шеклтона, который считал себя столь многим обязанным Скотту как своему учителю.

Вскоре пришли известия также, что Франк Вильд, старый соратник Шеклтона, вернулся благополучно на «Авроре» после того, как им была открыта Земля Королевы Марии, тогда как Моусон остался на Земле Адели, где погибли двое его спутников. Необходимо было собрать средства, чтобы послать «Аврору» вторично за оставшейся частью экспедиции, и Шеклтон значительно посодействовал этому.

Все эти события в Антарктике поддерживали в Лондоне общественное мнение в постоянном напряжении и возбуждали интерес к далекому южному материку. Время было благоприятное для того, чтобы поднять вопрос о новой экспедиции, мысль о которой не покидала Шеклтона. Южный полюс, однако, был уже открыт, и даже дважды, и задачей еще не выполненной, но достаточно крупной и способной заинтересовать общество являлось пересечение материка от моря Уэдделла до моря Росса. Проект такого пересечения был еще ранее намечен Брюсом, но организовать экспедицию ему не удалось. Выполнение этой задачи предполагалось также доктором Кёнигом и лейтенантом Фильхнером, хлопотавшими об осуществлении такой экспедиции под австро-венгерским флагом.

При той огромной популярности, которой теперь пользовался Шеклтон во всех кругах Англии, не исключая и финан-

сового мира, ему относительно легко удалось к концу 1913 года претворить свою мечту в жизнь и добыть необходимые денежные средства для новой трансантарктической экспедиции. Из своих старых сотрудников он заручился помощью Франка Вильда, Макинтоша, Крина и Читхема; весь остальной состав экспедиции был новый, выбранный с большим трудом из примерно 5 тысяч предложений, полученных Шеклтоном от разных лиц.

Для выполнения задач экспедиции необходимы были два судна – одно для моря Росса, другое для моря Уэдделла.

В качестве первого была приобретена «Аврора», находившаяся в данное время в Австралии и вполне еще пригодная для плавания. Она под начальством капитана Макинтоша должна была отправиться в пролив Мак-Мурдо, перезимовать там и весной устроить ряд складов по пути к глетчеру Бердмора и на нем для содействия партии, идущей от моря Уэдделла.

В качестве главного экспедиционного судна было приобретено в Норвегии специально построенное для полярных плаваний парусно-паровое судно «Полярис», переименованное Шеклтоном в «Эндюранс» («Терпение»), так как в гербе его семьи был девиз «Терпением побеждаем». Командиром судна был назначен Франк Уорслей, опытный моряк, много плававший во льдах на севере Атлантического океана. Предполагалось что «Эндюранс» направится в море Уэдделла, высадит сухопутную партию на юг от Земли Луитпольда,

и эта партия под начальством Шеклтона совершит переход через материк по направлению к глетчеру Бердмора, где найдут уже приготовленные для нее склады провианта, и вернется хорошо известным путем к проливу Мак-Мурдо.

В июне 1914 года «Эндюранс» находился уже в Темзе. В качестве основного средства передвижения были взяты на этот раз сто ездовых канадских собак, которые уже прибыли и отдыхали от продолжительного путешествия. К июлю большая часть снаряжения и запасов была погружена на судно, ожидалось лишь кое-какие научные инструменты из Парижа и Берлина. В Европе, однако, наступали тревожные времена. Призрак войны носился над континентом.

Первого августа «Эндюранс» оставил Темзу под голубым флагом королевского яхт-клуба, под звуки шотландского оркестра, провожавшего судно.

В первых числах августа «Эндюранс» покинул Плимут и направился в Южную Америку. Сам Шеклтон и большая часть научного состава экспедиции оставались еще в Англии, чтобы получить необходимое снаряжение и инструменты, доставка которых была задержана войной, и чтобы уладить целый ряд возникших затруднений. Покончив со всеми делами, Шеклтон отправился на пассажирском пароходе 25 сентября в Буэнос-Айрес, где застал свое судно. Плавание «Эндюранса» было не совсем благополучно: судно текло, кое-кто из команды оказался не удовлетворяющим своему назначению, а заменить теперь было делом трудным.

В Буэнос-Айресе также пришлось встретиться с некоторыми затруднениями по снабжению судна всем необходимым, но Шеклону удалось все эти трудности преодолеть, и «Эндюранс» 26 октября вышел из Ла-Платы на Южную Георгию и через несколько дней бросил якорь в гавани Гритвикен, станции норвежских китобоев. Здесь пришлось простоять месяц, чтобы закончить все последние приготовления.

Встреченные в Гритвикене суда китобоев сообщили об очень плохих условиях льда в море Уэдделла, и эти сообщения заставили Шеклтона отказаться от первоначального плана, по которому предполагалось отослать «Эндюранс» обратно домой после достижения на этом судне наиболее южной точки, до которой удастся дойти. Он решил зимовать на судне и отложить свое сухопутное путешествие через материк Антарктики до следующего года. О решении этом он написал в Англию, и сообщение пришло как раз вовремя – еще до того, как «Аврора» отправилась в море Росса.

Личный состав экспедиции на «Эндюранса» определялся в 28 человек, из которых, кроме Шеклтона, лишь пятеро бывали ранее в Антарктике, среди них два сотрудника прежней экспедиции на «Нимроде» – Франк Вильд и художник Г. Марстон. Научный персонал экспедиции состоял из биолога Р. С. Клерка, метеоролога Л. Д. Хуссея, геолога Д. М. Уорди, физика Р. В. Джемса и двух врачей – Д. А. Мак-Ильроя и А. Г. Маклина. Предполагалось, что позднее экспедиция разделится на сухопутный и морской отряды.

Вскоре по выходе из Гритвикена обнаружилось, что море на север до $58^{\circ}30'$ ю. ш. покрыто густым плавучим льдом и продвижение на юг, даже в этих небольших широтах, встречает препятствия. Попытка пробиться через плавучий лед, сделанная на меридиане 22° в. д., оказалась бесплодной, и «Эндюранс» принужден был идти на восток вдоль края льдов, как это случалось, впрочем, и со многими предшествовавшими экспедициями в данном квадранте Антарктики, в море Уэдделла. 11 декабря как будто удалось найти свободный путь между льдинами на меридиане $18^{\circ}22'$ в. д., но холод даже в этот сезон, за какие-нибудь две недели до летнего солнцестояния, был так велик, что вода, лишенная плавучих льдин, находилась уже под новым ледяным покровом, который лишь с трудом могло разбивать судно своим стальным килем и мощными машинами тройного расширения. Продвижение вперед было крайне медленным; лед со дня на день становился толще, а толщина плавучих льдин превосходила все ранее виденное участниками экспедиции, плававшими в море Росса. Лишь 1 января 1915 года «Эндюранс» пересек антарктический полярный круг. Судну пришлось прокладывать свой путь через плавучие льды на протяжении 480 миль, и это заняло 20 дней, так что средняя скорость продвижения на юг составляла всего одну милю в час, если не принимать во внимание тех извилин и обходов, которые приходилось делать.

Восьмого января «Эндюранс» вышел из плавучих льдов

под 70° ю. ш. и сто миль шел под парами по воде, свободной ото льдов, причем за один день миновал 500 огромных айсбергов.

Десятого января показались тупые, покрытые снегом высоты Земли Котса, и судно направилось вдоль обрывов ледяного барьера, выдвинутого впереди земли. Иногда приходилось идти в расстоянии какой-нибудь мили от барьера, и промеры показывали глубины менее 100 сажен, так что, хотя и не было видно земли, свободной ото льда, но она, несомненно, находилась очень близко. Биолог экспедиции мог заниматься драгировкой и радовался добытым с глубин животным и растениям и собранному планктону, геолог занимался исследованием интересных образчиков горных пород, принесенных драгой со дна моря, куда они попали, несомненно, с глетчерного льда, вынесенного в море и растаявшего.

Взоры Шеклтона были все время прикованы к горизонту, он наблюдал, не появится ли там отблеск льдов, которые могут причинить новые затруднения, но надеялся, что, может быть, удастся пройти беспрепятственно вдоль ледяного барьера по морю, свободному от льда.

Экспедиция миновала самую южную точку, достигнутую здесь Брюсом в 1904 году, и земля, появившаяся слева, была уже новой, но она была спрятана под таким толстым снежным покровом, что природа ее оставалась неизвестной. Эту новую землю Шеклтон назвал берегом Кэрда, в честь лица, оказавшего наибольшую финансовую поддержку экспе-

диции. 15 января был встречен огромный глетчер или, может быть, выступ материкового льда, выдающийся в море, и около него образовалась великолепная бухта, где судно могло пришвартоваться к твердому ледяному подножью, как к естественной пристани, причем от последней пологие снежные склоны вели к вершине барьера. Это было идеальное место для высадки на материк, но оно находилось лишь под 75° ю. ш. и, следовательно, было примерно на 200 миль дальше от полюса, чем открытый Фильхнером залив Вакселя, к которому направлялся Шеклтон, – потому место это прошли, и таким образом была потеряна единственная возможность высадиться, которая позднее экспедиции более и не представилась. На материке лед поднимался в нескольких километрах от моря до высоты 300–600 м. Судно продвинулось затем довольно быстро на юг, сделав 124 мили за один день, и оказалось уже за 76° ю. ш. На следующий день, 16 января, ледовые условия стали более трудными и поднялся сильный восточный ветер, так что «Эндюранс» был принужден отставаться за севшей на мель ледяной горой. 17 января «Эндюранс» пошел под парусами, снова пробираясь между льдинами на юго-запад, прокладывая себе проход чрез пространства мелкого битого льда, смешанного со снегом, поворачивая то в одну, то в другую сторону, чтобы использовать открывавшиеся проходы.

Девятнадцатого января судно обычным способом вошло в открывшийся проход, но было задержано льдом, не мог-

ло найти выхода, и льды со всех сторон его сомкнулись, – под $76^{\circ}34'$ ю. ш. и $31^{\circ}30'$ в. д. оно окончательно было сковано льдами. Положение не казалось еще особенно серьезным, так как все же впереди был целый месяц летнего времени и, стоило подняться сильному ветру, лед мог быть разломан и судно освободелось бы в несколько часов. Вместе с тем скоро удалось определить, что лед вместе с затертым судном движется непрерывно на юго-запад, т. е. именно в том направлении, в котором экспедиция и желала продвигаться, так что не было причин к особой тревоге.

На десятый день после остановки во льду решили прекратить топку котлов для сбережения топлива. Как-то встретился открытый участок моря невдалеке, была сделана отчаянная попытка пробиться сквозь сковывающий пояс льда и добраться до него, но попытка эта не удалась. Для опыта спустили на лед новоизобретенный автомобиль с гусеничным ходом, построенный по типу военных танков и приспособленный для передвижения по неровному льду. Оказалось, что он может хорошо передвигаться по льду и тащить за собою сани на буксире, – можно было думать, что вскоре он будет полезным, так как судно вместе со льдом направлялось все время к югу. Так продолжалось целый месяц. 22 февраля была отмечена широта 77° ю. ш. и 33° в. д. – это было около Земли Луитпольда, в 60 милях от залива Ваксея, к которому стремился Шеклтон, но судно было по-прежнему прочно сковано льдом, оно представляло собой как бы замок

на плавучем острове, и не было никаких возможностей продвинуть его к материку или переправить все огромное количество запасов по поверхности льда. Оставалось только сожалеть, что была пропущена возможность высадиться в бухте Глетчера. Шеклтон был очень разочарован, но отнюдь не приходил в отчаяние, так как он решил, находясь еще в Южной Георгии, не пытаться предпринимать путешествия через Антарктический материк этим летом, а зимовать на судне. Воду из котлов выпустили. Вокруг судна на льду построили собачьи будки, чтобы у животных было больше свободного пространства и чтобы они не мешали на судне.

Холода наступили очень жестокие, но льды не остановились, а продолжали дрейфовать далее, но только уже не в южном, а в северном направлении. В конце апреля экспедиция находилась на целый градус, т. е. на целых 60 географических миль, севернее своей крайней южной точки. Одно время ледяное поле двигалось по направлению к огромной, стоявшей вдали на мели ледяной горе, около которой, как можно было рассмотреть, плавучие льдины нагромождались одна на другую, – все ожидали с тревогой, что случится с судном, если окружающие его льды будут нанесены на эту гору, но опасность благополучно миновала. Солнце начинало показываться на все более и более короткий срок, и в начале мая оно показалось последние два-три раза на горизонте.

Наступила зима, судно двигалось вместе со льдами то туда, то сюда, но в общем придерживалось северного направ-

ления; иногда движение его было быстрее (однажды оно сделало 37 миль за три дня), иногда медленнее, и 1 июля оно было уже на 74° ю. ш., в 180 милях от самой южной достигнутой им точки, а в конце августа достигло 70° ю. ш., т. е. прошло 240 миль к северу.

Двадцать шестого июля снова показалось солнце. В течение всего этого времени все старания Шеклтона были направлены на то, чтобы поддерживать бодрое настроение своих товарищей по путешествию. Ему удавалось это благодаря тому, что он все время заставлял их работать, и вместе с тем они хорошо питались и находились в довольно сносных условиях жизни. Судно освещалось электричеством; на гладком льду замерзшей полыни устраивались состязания собачьих упряжек, а в сентябре, когда начали появляться тюлени, образовались партии охотников за ними, и экспедиция получала свежее мясо.

С приближением весны состояние льдов, однако, сильно ухудшилось. Льды подвергались иногда внезапным, вызывавшим сильную тревогу движениям, иногда разламывались со страшным треском или становились вертикально. Причиной были ужасающие давления, производимые ветром, гнавшим одно ледяное поле на другое, а может быть, столкновение с находящейся в отдалении землей, – в этом случае давление передавалось через ряд ледяных полей.

В общем направление движения судна вместе со льдами было параллельно такому же, испытанному в 1912 году суд-

ном Фильхнера «Германия», а в августе «Эндюранс» прошел примерно на такое же расстояние к западу от нанесенного на карту положения Земли Морелля, на какое Фильхнер прошел восточнее от него. Произведенные промеры обнаружили здесь глубину 1700 морских сажен, фактически доказав этим отсутствие существования земли там, где она была намечена Мореллем и предполагалась также Брюсом. В этом заключалась уже определенная заслуга экспедиции перед географией, а работы ее по промерам и метеорологические наблюдения пролили некоторый свет на физические условия этой части моря, покрытой льдами. С неделю на неделю давление льдов становилось все серьезнее, судно дрожало и скрипело, когда давление скользящих его льдин усиливалось, – это вызывало всеобщую тревогу и было, действительно, ужасно. Местами на льду можно было заметить туман, образующийся над пространствами свободной ото льда воды, иногда он производил впечатление дыма при степном пожаре.

Восемнадцатого октября «Эндюранс» был высоко приподнят над поверхностью моря образовавшимся от давления ледяным валом и после ряда толчков упал снова вниз в пространство свободной воды. С возможной быстротой был поднят пар, машина дала несколько оборотов вперед и назад, но надежда выбраться из ледяных оков обманула. Водное пространство опять замерзло, снова сдвинулись вокруг судна льдины, и 24 октября «Эндюранс» оказался стиснутым

между тремя движущимися массами льда, которым тонкий лед поверхности только что замерзшего водного пространства не мог оказать никакого сопротивления. Одна из льдин давила с правого борта, другая с левого, они сжимали судно в тисках, тогда как третья, надвигаясь также слева, взгромыдилась над его носом и прижимала его вниз. Появилась опасная течь, были пущены в ход все помпы. В течение двух дней все, кто был на судне, работали изо всех сил, чтобы удержать воду и спасти судно. «Массивные, угрожающие судну ледяные гребни свидетельствовали, – пишет Шеклтон, – о непреодолимых силах природы, участвовавших в этом деле. Колоссальные льдины, весом в несколько тонн, подымались на воздух, громыдились одна на другую, в то время как под ними появлялись новые. Мы были беспомощными пришельцами в этом удивительном мире льда, наша жизнь всецело зависела от игры первобытных элементов, насмехавшихся над всеми нашими жалкими усилиями. Я мало надеялся уже теперь на то, что «Эндюранс» уцелеет, и за этот тревожный день мне пришлось пересмотреть все те ранее составленные планы санного путешествия, предполагавшегося на тот случай, если нам придется оказаться на льду. Поскольку можно было предусмотреть все случайности, мы были готовы к любому исходу. Пищевые припасы, собаки, сани и все снаряжение были в полной готовности и могли быть выгружены с корабля в любой момент».

На следующий день погода была превосходная, ясная, но

во льдах царил какой-то шабаш ведьм: образовывались новые ледяные гребни и обрушивались на судно с грохотом, «Эндюранс» скрипел и трещал. Надвигающийся лед обломал руль, борта судна были продавлены, и вода хлынула внутрь. С минуту на минуту надо было ожидать конца. Судно, очевидно, не могло уже всплыть, оно держалось на зубчатых льдинах, пока новые льды не надвинулись на него и не захватили его еще крепче. 27 октября давление опять возобновилось, и в 4 часа дня был дан приказ покинуть судно. Все пищевые припасы, шлюпки, собаки и люди были переведены на прочную, неизломанную часть льдины. На льду были разбиты палатки и устроен лагерь. Экспедиция по намеченному плану была, по существу, закончена – не могло быть уже никакой речи ни о пересечении Антарктического материка, ни о встрече с другой партией экспедиции, отправившейся со стороны моря Росса, не было возможности и вернуться домой на «Эндюрансе». Судно, затертое льдами, прошло 570 миль в течение 281 дня, но если считать все сделанные им зигзаги, то расстояние, пройденное им, определяется в 1500 миль. Сейчас оно уже никуда не годилось, а до ближайшей земли на западе было 180 миль, до острова Полэ было 360 миль – на этом острове имелась каменная хижина, в которой зимовала команда экспедиции «Антарктика» в 1903 году, после того как судно было также раздавлено льдами; там же имелись и запасы, привезенные туда аргентинским судном «Урагвай» в том же году. До Южной Георгии расстояние

по морю было 1000 миль, а до Фолклендских островов 1050 миль – это были два ближайших места, населенных людьми. Научный состав экспедиции и команда судна, утомленные за день непосильной работой, забрались в свои спальные мешки в палатках, поставленных на льдине толщиной 6 футов, под которой простирались океанические глубины до 2400 м.

Шеклтон эту ночь долго не мог заснуть. Катастрофа хотя и не явилась для него неожиданной, – он давно уже подготавливался к тому, что придется покинуть судно, – возложила на него все же такую тяжелую ответственность за судьбу всей его экспедиции, что было о чем подумать. И вдруг во время этой бессонницы он заметил, что образовалась новая огромная трещина, которая прошла через весь лагерь между палатками и разделила льдину пополам. Свистком он поднял на ноги всех товарищей. Палатки и все имущество начали перетаскивать на льдину более крупную, и с этим пришлось провозиться еще часть ночи.

Положение экспедиции на льдине, дрейфовавшей на север, в открытое море, чтобы там растаять, было достаточно критическим. Ни о какой посторонней помощи нельзя было и думать, и все мысли Шеклтону были направлены к тому, чтобы спасти всех своих товарищей при помощи тех средств, какие у него имелись в руках. Прежде всего он постарался найти возможно более прочную часть льдины – таковой казалось пространство льда, расположенное на северо-запад от судна, в расстоянии около мили. Здесь были сложены все

важнейшие запасы и устроены 49 имевшихся при экспедиции собак. Три шлюпки, взятые с судна, были поставлены на сани, чтобы их легче было передвигать. Когда все было готово, 30 октября, на новом месте окончательно был разбит лагерь, – ему дали название «Океанский лагерь». В нем был установлен определенный распорядок жизни, при котором каждый из обитателей постоянно был занят тем или другим делом, – в этом отношении сам «хозяин» (boss) подавал пример. Борта судна, выдававшиеся надо льдом, были вскрыты, чтобы добраться легче до затопленных трюмов и вытащить оттуда все припасы. Плотники были заняты улучшением трех больших шлюпок – у них были сделаны выше борта и передняя часть покрыта палубой, чтобы лучше выдерживать сильную волну.

В течение трех недель остатки «Эндюрансе» выдавались над поверхностью льда, но 21 ноября Шеклтон, постоянно внимательно следивший за всем, что происходит, вдруг крикнул: «Судно тонет, товарищи!» Все выскочили из палаток и увидели, как постепенно опускается в воду и исчезает под поверхностью льда их любимое судно. В течение месяца еще распорядок жизни Океанского лагеря ничем не нарушался, пищевых припасов было достаточно, еда подавалась в определенное время, все располагались по палаткам соответственным образом подобранными группами, и настроение у всех сохранялось превосходное. Особенно повысилось оно, когда Шеклтон 20 декабря сообщил о своем решении

предпринять по льду поход к наполненной припасами хижине на острове Полэ, вблизи Земли Жуанвилля.

Чтобы не терять времени, Рождество справили 22 декабря, и ввиду того, что было все равно невозможно увезти все продукты, добытые с судна, пиршество устроили роскошное и постарались съесть все припасы, которые не стоило везти с собой на санях. Это был последний раз, когда поели вдоволь, – в следующие пять месяцев такого случая не представилось. Собаčky упряжки находились в прекрасном состоянии, люди были полны сил и здоровья, и вся партия двинулась в путь с двумя шлюпками и санями, на которых были нагружены палатки, спальные мешки и продовольствие. Передовой отряд прокладывал дорогу среди ледяных гребней, образованных давлением льда, чтобы сани легче могли двигаться к западу. Работа была тяжелая, продвигались вперед медленно, и по истечении недели непрерывных трудов и усилий оказалось, по астрономическим определениям, что прошли всего-навсего 7 миль. При такой быстроте продвижения никогда нельзя было бы добраться до острова Полэ, так как ледяное поле, на котором участники экспедиции находились, дрейфовало на север быстрее, чем им удавалось передвигаться с их тяжелыми шлюпками по неровной ледяной поверхности. Ввиду этого 29 декабря Шеклтон решил опять остановиться лагерем на льду, чтобы выяснить, в каком направлении и как далеко лед унесет их, а затем уже принять окончательное решение относительно того или дру-

того способа уйти со льда. Среди членов экспедиции мнения разделились, но авторитет

Шеклтона являлся бесспорным, и все ему подчинились. Таким образом был устроен лагерь Терпения, названный так ввиду явной необходимости проявлять эту труднейшую добродетель в борьбе с природой.

В дневнике Шеклтона под 1 февраля 1915 года имеется следующая запись:

« $65^{\circ}16'30''$ ю. ш. $52^{\circ}4'$ в. д. Ничего нового. Ветер SO, прекрасная погода.

Терпение,
терпение,
терпение».

Лагерь Терпения был устроен на небольшом расстоянии к югу от Южного полярного круга, но с каждой неделей он перемещался все далее к северу; в январе 1916 года он пересек полярный круг, при этом летнее солнце сильно грело, температура воздуха была $+2^{\circ}\text{C}$, и в палатках делалось невыносимо жарко. Лед всюду таял, и все было пропитано водой. Тюленьё мясо, являвшееся до того главной пищей, не всегда теперь было в достаточном количестве, и ввиду этого собаки, за исключением двух упряжек, были пристрелены. Ветер часто менял свое направление и силу. В течение недели дули юго-западные ветры, за 6 дней они продвинули лагерь Терпения на 84 мили к северу – он находился теперь под 65° ю. ш. Четыре года тому назад под этой широтой судно «Герма-

ния», сидевшее во льдах, направилось с ними прямо к востоку – для судна, способного к плаванию, это было спасением, но такой случай мог бы грозить катастрофой для экспедиции, зависевшей целиком от небольших шлюпок, которые, будучи унесены от ближайших островов в полосу сильных западных ветров, рисковали никогда не добраться до земли. Можно представить себе, с какой тревогой следили теперь за направлением льдины те двое-трое участников экспедиции, которым было известно плавание корабля Фильхнера, скованного льдами.

Результаты каждого астрономического определения долготы ожидались с крайней тревогой и волнением, но, если только хронометры шли правильно, а по-видимому это было так, каждый раз оказывалось, что льдина по-прежнему идет на север. Ясно, что в случае, если льдина будет изломана, придется искать убежища на одном из приантарктических островов, и если направление ее уклонится к западу, то, быть может, удастся на шлюпках добраться до острова Обмана. Там могут случиться китобойные суда, если время не будет уже слишком позднее. Во всяком случае, было известно, что там имеется небольшое убежище, выстроенное для китобоев, и плотник экспедиции уже фантазировал, как он построит из досок и бревен этой хижинки суденышко, на котором можно будет пересечь океан и добраться до Патагонии или до Фолклендских островов. Собственные три шлюпки экспедиции могли скоро понадобиться, и потому 2 февраля

партия из 18 человек под командой Вильда была отправлена на Океанский лагерь, который двигался на ледяном поле параллельно лагерю Терпения, с поручением доставить третью шлюпку, оставленную там. Они благополучно притащили ее, но уже на следующий день новая попытка вернуться в Океанский лагерь оказалась неудачной: между обоими лагерями образовались такие широкие полыньи, что сообщение между ними прервалось навсегда. Шлюпку «Стенкомб-Вилльс» доставили как раз вовремя. 29 февраля был торжественно справлен липший день високосного года, – Шеклтон пользовался каждым случаем, чтобы устроить какое-нибудь празднование, которое могло бы поднять настроение, и в этот день для экспедиции было сварено в последний раз какао.

Около середины марта всякая надежда попасть на остров Полэ вместе со льдиной пропала, но еще до конца этого месяца на западе показалась земля, и вскоре на горизонте обрисовались слабые очертания гор острова Жуанвилля. Шансы попасть на остров Обмана скоро исчезли, так как льдина, достигнув входа в пролив Брансфильда, продолжала двигаться к северу. Оставалась единственная надежда добраться до одного из двух самых восточных островов Южной Шотландской группы, острова Клеренс или острова Столового, – к ним ни разу еще никто не приставал и ни на какую помощь там нельзя было рассчитывать, единственным преимуществом была бы твердая земля под ногами. Условия жизни на льдине со дня на день ухудшались. 29 марта пошел про-

ливной дождь. Дождь сделал жизнь на льдине ужасающей: вся поверхность лагеря стала мокрой и вязкой как снаружи, так и внутри палаток. Последнюю упряжку собак пришлось застрелить – являлась опасность, что с приближением зимы тюлени совершенно исчезнут. Пришлось уменьшить и порции.

В небольшой общине, жившей на льдине, под влиянием всех лишений и трудностей начали наблюдаться некоторые признаки колебания и расхождений, так как не все обладали одинаковой степенью выносливости и твердости духа. Это больше всего беспокоило Шеклтона и заставляло его внимательно следить за своими товарищами. Если бы начались несогласия, все были бы обречены на гибель. Он хорошо знал настроение, предрасположение и склонности их всех. Они делились на три группы: одни, опытные и хорошо понимающие положение вещей, видели столь же ясно, как он сам, что следует делать, и во всем помогали ему; другие, менее опытные, инстинктивно сознавали, что «хозяин» лучше их понимает дело и может скорее спасти их, – они были готовы слепо ему верить и следовать за ним; наконец, третьи, к счастью, очень немногие, были слабее духом и телом, легко поддавали чувству страха, дрожали за свое спасение и под гнетом опасности поддавались панике или отчаянию. Среди спутников первой группы главное место принадлежало Франку Вильду – он был ближайшим помощником Шеклтону, его вторым «я», с ним обсуждались все планы, и на него

можно было полагаться, как на самого себя.

В начале апреля условия сделались крайне тревожными. Огромное плавающее ледяное поле, протяжением в несколько сот миль, в котором «Эндюранс» был раздавлен и поглощен водами, теперь стало тонким вследствие таяния от действия теплой морской воды снизу и солнечных лучей сверху. Оно расколосось на множество мелких полей поверхностью в один-два гектара, и на одном из таких полей и находился теперь лагерь Терпения со своими палатками, жировой печкой, сторожевой башней, выстроенной из льдин, и с тремя своими шлюпками – «Джемс Кэрд», «Дёдлей Докер» и «Стенкомб-Вилльс». Огромные океанские волны, ударяясь о льдину, заставляют ее колебаться и дрожать. Если дует сильный ветер, соседние льдины ударяются одна о другую, отскакивают, образуется трещина, и мало-помалу такими ударами огромные ледяные поля превращаются в мелкие льдины. В полыньях между последними можно видеть плавающих косаток, выставляющих на поверхность от времени до времени свои морды и высматривающих добычу, – они алчны, как акулы, и не менее последних опасны. Требовалась крайняя бдительность, чтобы предупредить разделение лагеря и чтобы спасти от потери шлюпки. Не раз в ночной темноте, когда тревожное состояние духа не давало ему спать, Шеклтон выходил из палатки и своим острым взором замечал трещину раньше, чем поставленный на ночь сторож, – приходилось всех будить и перетаскивать имущество на од-

ну льдину. Один из таких случаев он описывает следующим образом: «Трещина прошла через мою палатку. Я стоял на одном краю ее и видел, как постепенно расширяется промежуток, наполненный водою, как раз в том месте, где в течение нескольких месяцев покоилась моя голова и плечи во время сна в спальном мешке. Углубление, образовавшееся от моего туловища и ног, находилось на оставшейся в нашем расположении льдине. Каким хрупким и ненадежным было место нашего отдыха!»

Около 9 апреля лагерю Терпения приходил конец: льдина, на которой он находился, уменьшилась до треугольника со сторонами 90, 100 и 120 м. Все приготовления к тому, чтобы перебраться в шлюпки, были сделаны. У каждой шлюпки была уже своя команда и командир, запасы и снаряжение были заранее тщательно распределены, на этот случай был заранее оставлен неприкосновенный запас на 40 дней пути. Следует напомнить, однако, что все уменьшающаяся льдина была окружена лишь узкими полыньями, нередко недостаточными даже для того, чтобы протолкнуться шлюпке. Часто эти полыньи были наполнены кашей из тающего снега и обломков льда – в ней не могла двигаться лодка, но она не выдерживала тяжести человека, а косатки между тем кружились в этих полыньях и высматривали добычу. 9 апреля появилась более широкая и чистая ото льда полынья, шлюпки были спущены и на веслах прошли до края льда, который был виден в некотором расстоянии. На ночь их опять подня-

ли на другую льдину, на которой устроились в палатках. Однако ночью несколько раз приходилось спасаться от трещин, перетаскивать палатки, имущество и шлюпки, так что, когда наступило утро и можно было снова сесть в шлюпки, все облегченно вздохнули. Кое-кто поплатился сильно обмороженными конечностями, и все были в состоянии крайней усталости. Шлюпки добрались до открытого моря, но по нему ходили такие высокие волны, что пришлось опять спрятаться в промежуток между льдинами, втащить шлюпки на лед и разбить на льдине лагерь. Была сделана попытка пробиться на запад в надежде достигнуть острова Обмана. 12 апреля Уорслей на льдине производил астрономические наблюдения над солнцем, чтобы определить положение. В то время все были убеждены, что за три дня шлюпкам удалось сделать по меньшей мере миль 30 к западу от лагеря Терпения. Уорслей закончил все свои вычисления, и, когда Шеклтон подошел на своей лодке к льдине, чтобы узнать, каков результат, Уорслей не сказал ни слова, а только передал ему бумажку. К своему ужасу, Шеклтон увидел, что положение их теперь было на 30 миль восточнее прежнего, а не западнее. Очевидно, движение льдов изменилось, и ничего поделать с этим было невозможно. «Не так далеко прошли на запад, как надеялись, товарищи!» – сказал Шеклтон во всеуслышание для всеобщего успокоения и тут же решил, что лучше всего будет взять курс прямо на Слоновый остров, находящийся в 100 милях расстояния.

Тринадцатого апреля льдины вдруг разошлись и шлюпки оказались в открытом океане. Было сильное волнение. Шеклтон на «Джемсе Кэрде» командовал всей флотилией, Вильд был вместе с ним. Уорслей находился на «Дёдлей Докере», а первый помощник Гринстрит и второй помощник Крин были на «Стенкомб-Вильесе». Шлюпки старались держаться как можно ближе одна к другой и с утра до ночи вели борьбу с расходившимся морем. Многие участники экспедиции стали совершенно беспомощны из-за морской болезни, настолько внезапным был переход от жизни на неподвижной льдине к дикой качке на гигантских волнах океана. Кое-кто был выведен из строя обмороживанием, а несколько человек, наиболее слабых, потеряли совсем голову от страха и находились почти в состоянии умопомешательства. Ветер, дувший по направлению к северу, как раз к Слоновому острову и прямо ото льдов, нес шлюпки с такою быстротой, что плавучий лед быстро исчез у них из вида, и, не успев запасти льда, они ощущали недостаток воды. Всю ночь шлюпки стояли на якоре близко одна к другой, так как Шеклтон боялся, что в ночной темноте они могут проскочить мимо острова, а он понимал, что против ветра им управиться не удастся. Все спутники были того мнения, что надо идти вперед и рисковать, даже Уорслей думал это, но пришлось подчиниться «хозяину».

Ночь была полная ужаса, совершенно незабываемая. Брызги волн заливали шлюпки и сейчас же превращались в

лед, который в темноте приходилось немедленно счищать, иначе шлюпки могли бы обмерзнуть и затонуть под его тяжестью. Температура упала до -32°C ; такой мороз было бы тяжело переносить и человеку в сухой, теплой одежде, сытому и неутомленному, а здесь с ним приходилось бороться людям уже ослабшим, промокшим до костей, в изношенной и протертой одежде, покрытой ледяной корой, полуголодным и неспособным даже расправить свои ноги из боязни опрокинуть лодку. Шеклтон даже опасался, что более слабые из его спутников не смогут пережить эту ночь. Однако они пережили ее, и на следующий день их немного отогрело солнце, но всех страшно мучила жажда. Вечером появились в нескольких милях расстояния утесы Слонового острова. «Стенкомб-Вилльс» был в совершенно беспомощном состоянии, и «Джемс Кэрд» взял его на буксир. Всю следующую ночь, которой, казалось, не будет конца, Шеклтон сидел, держа в руках фалинь другой шлюпки, чтобы чувствовать, что она не оторвалась, и подавал в то же время фонарем сигналы «Дёдлей Докеру», который исчез в темноте.

На следующее утро все три шлюпки добрались до небольшой полоски низменного песчаного берега на северной стороне Слонового острова – совершенно невероятным счастьем можно объяснить благополучный исход плавания. Все участники экспедиции высадились на берег и втащили на него шлюпки. Это было 15 апреля 1916 года, тогда как последний раз они находились на твердой земле 5 декабря 1914

года, более 16 месяцев тому назад. Здесь впервые после восьми бессонных ночей Шеклтон лег на берегу и проспал много часов подряд, несмотря на холод и сырость. 17 апреля все они в шлюпках, с немалыми затруднениями перебрались на мыс Вильда – низкий песчаный берег, который накануне Вильд отыскал в нескольких милях к западу. Измученные люди с большим трудом и неохотой выходили снова в море, но переселиться было необходимо: Шеклтон нашел на том берегу, где они сперва высадились, ясные знаки того, что он совершенно заливаётся водой во время весенних приливов. Берег, найденный Вильдом, переходил в крутой спуск, находившийся выше самых высоких отметок, оставленных приливом. Во всех других частях побережья острова волны разбивались прямо о крутые черные утесы, поднимавшиеся вверх на 300 м, или о массы глетчерного льда, сползавшие с ледников, всецело заполнявших долины.

Затем последовали три дня достаточно суровой жизни на острове. За это время Шеклтон обдумывал положение и старался найти выход. Конечно, никакой вспомогательной экспедиции не придет в голову искать их на Слоновом острове. Совершенно безнадежным предприятием было бы также путешествие всех 28 человек в трех небольших открытых шлюпках по океану. Возможны были только два решения: либо выслать шлюпку с несколькими избранными людьми, чтобы она добралась до какого-нибудь порта и добилась помощи, либо оставаться всем здесь на месте и ждать. Это вто-

рое решение не давало, однако, ни малейшей надежды на улучшение положения вещей, тогда как в первом случае все-таки имелась хоть некоторая искра надежды, и этого было достаточно, чтобы Шеклтон принял именно это решение.

Во время всего путешествия их, со льдины до Слонового острова, лишь его бодрый дух, проникнутый оптимизмом, поддерживал спутников. Он решил теперь, что ему придется взять на себя это опасное дело и отправиться за помощью. Своими спутниками он избрал людей самых сильных и наилучших моряков, а Вильд, конечно, должен был остаться на Слоновом острове, во главе всех участников экспедиции: он один умел приспособляться к тяжелым условиям и поддерживать дух других. Помощь надо было добыть во что бы то ни стало еще до наступления зимы, иначе остров оказался бы окруженным непроходимыми льдами. Ближайшим населенным пунктом были Фолклендские острова, но в шлюпке нельзя было достичь их, так как идти пришлось бы перпендикулярно к направлению постоянных западных ветров, потому приходилось взять курс на Южную Георгию, расположенную в 800 милях, – до нее все же легче можно было добраться.

Шеклтон решил идти на «Джемсе Кэрде», как шлюпке наиболее крупной по размерам и обладавшей наилучшими морскими качествами. Она была длиной 22 фута при ширине 7 футов – это был обыкновенный вельбот, совсем непохожий ни по размерам, ни по прочности на те спасательные

боты, которые обычно имеются на палубе пассажирских пароходов. Чтобы сделать ее еще лучше, он обратился за помощью к опытному плотнику экспедиции Мак-Нишу, который укрепил ее тем, что сделал из мачты «Стенкомб-Вилльса» перекладины в носу и в корме, поддерживающие решетку из старых полозьев от саней и стенок ящиков, а поверх этой решетки натянул брезент и приколотил его гвоздями. Материалов для постройки было мало, и гвозди пришлось вытаскивать из фанерных ящиков с провизией, но в конце концов получилась все же довольно удачная конструкция, и носовая часть шлюпки было совершенно прикрытой. На дно положили балласт, поставили мачту, забрали провизию на 6 человек на месяц, по расчету санных партий, взяли примус, несколько галлонов керосина и два бочонка с водой. В состав команды вошли Крин, Мак-Ниш, Мак-Керти, Винцент и Уорслей в качестве судоводителя. Все приготовления совершались с максимальной поспешностью, так как зима приближалась, пингвины уже покинули остров, а плавающие льды со дня на день подходили все ближе и ближе. Рассказывая позднее в письме к сыну о перенесенных испытаниях, Шеклтон пишет: «Это морское путешествие было тяжелее, чем все предыдущее, – в течение месяца, которому, казалось, не будет конца, никто из нас не знал, увидит ли он следующий день или день этот закончится вечной ночью!»

Отчаянное предприятие это было начато 24 апреля. «Джемс Кэрд» поднял парус и выбрался по полынье между

приближающимися льдинами в открытое море, в то время как 22 участника экспедиции, остававшиеся на острове, провожали его громкими криками «ура!». В течение всех последующих месяцев у них ни разу не поколебалась уверенность в способность «хозяина» спасти их. Они верили в его счастливую звезду и терпеливо ожидали его возвращения, лежа под опрокинутыми вверх килем двумя остававшимися шлюпками.

Жизнь на «Джемсе Кэрде» трудно поддается описанию. Шестеро участников отважного плавания были уже крайне утомлены ужасным годом испытаний, их одежда была проношена, кожа местами содрана и покрыта волдырями, образовавшимися от действия соленой воды и холода. Они не могли даже встать и выпрямиться – это можно было сделать разве на минуту, и то держась за мачту или за снасти. Лежать они могли только на дне шлюпки, на камнях балласта и на ящиках, под протекающей брезентовой палубой. Даже и сидеть они могли лишь в узком открытом пространстве на корме, где рулевой во время своей двухчасовой вахты, держась, скрючившись, за руль, нередко не мог потом долго разогнуть свои ноги и руки, сведенные судорогой. Стряпать можно было лишь таким способом, что один держал примус, а двое, с той и другой стороны, сидя на корточках, поддерживали котелок и поднимали его на воздух, когда шлюпка кренилась и кушанье грозило опрокинуться. Как только показывалось солнце в такое время, когда можно было производить наблю-

дения, Уорслей определял его высоту и вычислял положение, устраиваясь только ему одному известным способом: он в одной руке держал секстант, другой держался за мачту и ловил горизонт в тот момент, когда шлюпка находилась на вершине волны.

Шеклтон оставался все время видимо спокойным и даже как бы веселым, он пользовался каждым случаем отпустить какую-нибудь шутку, рассмешить товарищей, чтобы поднять их настроение, и в этом отношении ему превосходную помощь оказывал также Уорслей, отличавшийся полной невозмутимостью. Шлюпка то пропадала на дне ложбины, между гигантскими волнами, как горы вздымавшимися над ней, то взлетала на вершину, покрытую пеной, и мчалась вниз по склону волны среди тучи брызг. Огромные альбатросы, с крыльями в размахе едва не с длину лодки, носились над волнами и нередко подлетали так близко, что можно была видеть, каким любопытством загорались их большие черные глаза. Ясно было, что этим птицам много приходилось видеть жестоких сцен борьбы со стихиями, но никогда еще не встречалось им такого странного зрелища, какое представлял маленький «Джемс Кэрд» со своими обитателями.

И все же 8 мая, благодаря замечательным навигаторским способностям Уорслея, вдали показались горы Южной Георгии – крохотное суденышко пересекло океан и попало именно в ту точку, куда предполагалось. Но на следующий день пришлось выдержать еще последнее жестокое испыта-

ние: поднялся сильнейший ветер, принявший характер бури, а когда он затих, то оказалось, что мачта шлюпки потеряла свои крепления, и, если бы ветер еще продолжался час-другой, она, вероятно, была бы сорвана и плавание кончилось бы гибелью. В течение всего 10 мая они были заняты отысканием места на берегу, где можно было бы пристать. Наконец, уже в сумерках, обнаружилась щель между утесами. Вода в это время у них уже вышла, все были истомлены жаждой, и Шеклтон пошел на риск и направил шлюпку в эту расщелину. Шлюпка причалила к какой-то пещере в скале. Привязывая фалинь шлюпки в темноте, Шеклтон сорвался со скал, упал и сильно расшибся, это падение едва не оказалось фатальным. Двое других его спутников находились также в ужасном состоянии, и все были в полном изнеможении.

С рассветом выяснилось, что ущелье, в которое они вошли, был фьорд Короля Гакона, расположенный против той стороны острова, где находилась китобойная станция. Они не были в состоянии, однако, ничего предпринять в течение целых четырех дней, пока не восстановили своих сил отдыхом и пищей. К счастью, пища нашлась под руками, притом весьма неплохая, – это были птенцы альбатросов, не совсем еще оперенные, но достигшие уже крупных размеров, неуклюжие птицы, с мясом нежным, как у индейки. Их было здесь множество. Чтобы развести огонь, сломали «палубу» и надстроенные борта «Джемса Кэрда» и, таким образом, смогли несколько обогреться и обсушиться. 15 мая шлюпка

была опять спущена в море, они вышли через узкий проход и высадились недалеко от глетчера. Здесь снова вытащили шлюпку на берег, обернули ее вверх килем и среди камней, на торфе, устроили лагерь.

Шеклтон нашел, что двое из его спутников находятся в слишком плохом состоянии, чтобы можно было двигаться далее. Идти на шлюпке вдоль крутых скалистых берегов к китобойной станции было предприятием безнадежным. Он решил поэтому оставить трех человек в лагере, а сам с Уорслеем и Крином предполагал пересечь поперек неизведанные горы острова и привести помощь. Плотник устроил было сани, чтобы везти на них спальные мешки и пищу, но они оказались слишком тяжелыми для крутых снежных подъемов, и Шеклтон решил проделать все это путешествие, составлявшее по карте не более 26 км, за один переход. Они вышли в 3 часа утра 19 мая, отыскивали путь вверх по снежным склонам и, проблуждав некоторое время в поисках прохода в тумане, а затем в темноте, пересекли Аллардейский хребет, на который ранее никто не решался подняться. Еще до полудня 20 мая три истерзанные, истомленные фигуры появились на Стромнесской китобойной станции. Ими было совершено прямо чудо альпинистского искусства, и опасности, которые им угрожали, были неисчислимы.

Когда они спустились с последнего холма и тащились уже вдоль селения, то первые встретившиеся им обитатели, два маленьких мальчика, при их приближении пустились наутек,

охваченные ужасом. Далее они повстречали старика, но он взглянул на них и также бросился прочь, прежде чем они что-нибудь успели ему сказать. Наконец они пришли к дому директора станции, их доброго старого знакомого, но и тот, пораженный изумлением, прежде всего спросил, как их зовут. Но затем они встретили у него самый ласковый и дружеский прием: он накормил их, устроил баню, добыл новое платье из своего склада, так что через два-три часа они снова приняли цивилизованный вид.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.