

*Эта книга, рассказавшая, подробно и достоверно историю освоения
из антарктического вела посылает пример истинного лидерства.*
АЛЕКСЕЙ МИРОШКО, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «КЛУБА ПОУТЕШЕСТВИЙ SPESBAY»

АЛЬФРЕД ЛАНСИНГ

ЛИДЕРСТВО ВО ЛЬДАХ



АНТАРКТИЧЕСКАЯ
ОДИССЕЯ
ШЕКЛТОНА



Альфред Лансинг
Лидерство во льдах.
Антарктическая одиссея Шеклтона

Текст предоставлен издательством
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6698759

*Лидерство во льдах. Антарктическая одиссея Шеклтона / Альфред Лансинг: Манн, Иванов и
Фербер; Москва; 2014
ISBN 978-5-00057-140-8*

Аннотация

В основе сюжета величественной, жизненной и достоверной приключенческой повести лежит история об Антарктической экспедиции сэра Эрнеста Шеклтона, отправившегося к берегам Южной Атлантики на борту корабля «Эндьюранс», чтобы пересечь Южный полюс. Его команде пришлось вести борьбу за выживание в одном из самых суровых мест планеты. Эта книга, давно признанная самым точным произведением, описывающим судьбоносную одиссею, станет источником вдохновения для великих дел и будет интересна тем, кто любит истории о первооткрывателях и путешественниках и хочет больше узнать о лидерстве.

На русском языке публикуется впервые.

Содержание

Эту книгу хорошо дополняют:	5
От партнера издания	6
Пролог	7
Члены Имперской трансантарктической экспедиции	8
Часть I	9
Глава 1	9
Глава 2	14
Глава 3	23
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Альфред Лансинг

Лидерство во льдах.

Антарктическая одиссея Шеклтона

Alfred Lansing

Endurance:

Shackleton's Incredible Voyage

Basic Books

Издано с разрешения Curtis Brown, Ltd. and Synopsis Literary Agency

© Alfred Lansing, 1959

© Перевод на русский язык, издание на русском языке, оформление. ООО «Манн, Иванов и Фербер», 2014

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

Правовую поддержку издательства обеспечивает юридическая фирма «Вегас-Лекс»

© Электронная версия книги подготовлена компанией ЛитРес (www.litres.ru)

* * *

Эту книгу хорошо дополняют:

Покорение Южного полюса

Роланд Хантфорд

Лидеры, которые изменили мир

Брайан Муни

Великие по собственному выбору

Джим Коллинз и Мортен Хансен

Уроки выдающихся лидеров

Билл Джордж

От партнера издания

Хотя Имперская трансантарктическая экспедиция, о которой рассказывается в этой книге, не достигла поставленной цели (о том, насколько недостижимой и самонадеянной она была, можно судить по тому, что пересечь антарктический материк людям удалось лишь в 1958 году), невозможно не восхищаться мужеством и силой духа всех ее участников. А особенно руководителя экспедиции – сэра Эрнеста Шеклтона. Именно благодаря его силе воли и духа ни один человек не погиб в суровом походе по пересечению континента.

Люди нуждаются в лидерах всегда, особенно, когда на их долю выпадают самые трудные испытания, которые даже невозможно себе представить. Таким лидером стал для двадцати восьми членов экипажа их руководитель. Ему почти каждый день приходилось принимать сложные решения, ведь он нес на своих плечах тяжелое бремя ответственности за своих людей и во что бы то ни стало должен был довести их до цивилизации живыми. Пусть их корабль погиб, пусть они потеряли всякую надежду прославиться и разбогатеть, потому что было ясно, что до цели им не дойти, единственное, что у них оставалось, их жизнь – и за нее они сражались каждую секунду. Бросившие вызов беспощадной Природе, затерянные среди невыразимо прекрасного царства льда, люди испытали сполна ее оправданный гнев, но не были сломлены. Ведь теперь перед ними стояла другая, простая, но главная цель – остаться в живых. И, преклоняясь перед силой духа, отвагой и мужеством покорителей Антарктики, Природа сотворила чудо, сохранив им жизнь.

Современному человеку не обязательно подвергать себя опасностям, пережитым этими бесстрашными людьми, ведь сегодня мы можем проделать тот же самый путь и своими глазами увидеть то, что много лет назад увидели они, – невыразимо прекрасную, сверкающую ледяную Антарктику.

«Клуб путешествий Special», вдохновленный подвигами покорителей шестого континента, организовал туристический тур к Южному полюсу. Отправившись в путешествие со Special, вы вдохнете дух странствий и приключений и заново откроете Антарктику.

*Алексей Миронов,
генеральный директор «Клуба путешествий Special»*

Пролог

Это правдивая история.

Я сделал все возможное, чтобы максимально реалистично описать произошедшие события и как можно точнее выразить эмоции людей, принимавших в них участие. Для осуществления этой цели я получил доступ к огромному количеству информации. Мне очень помогли подробнейшие личные дневники каждого из тех членов экспедиции, кто вел их. Они описывают все события с удивительной доскональностью, учитывая условия, в которых приходилось делать записи. На самом деле в них содержится намного больше информации, чем поместилось бы на страницах данной книги.

Все эти невероятные дневники, пропитанные жиром ворвани, были безнадежно сморщены оттого, что когда-то полностью намокли, а затем высохли. Одни большие, похожие на бухгалтерские книги, исписанные размашистым подчерком; другие маленькие, по сути, записные книжечки, заполненные крошечными буквами. Тем не менее содержание, язык, стиль и пунктуация всех этих записей сохранены мною в точности.

Помимо предоставления своих дневников, почти все дожившие до наших дней члены экспедиции любезно согласились дать мне полные, многочасовые интервью, которые иногда затягивались на несколько дней. Я безмерно благодарен этим людям за содействие. С такой же терпеливой готовностью они отправляли письмо за письмом с ответами на многочисленные вопросы, возникавшие у меня при написании книги.

Таким образом, большинство людей, переживших это поразительное приключение, великодушно помогли мне воссоздать на страницах этой книги наиболее объективную картину произошедших событий. Я чрезвычайно горжусь нашим сотрудничеством и совместно проделанной работой.

Несмотря на вышесказанное, хочу подчеркнуть: все участники экспедиции, помогавшие мне в работе, не несут никакой ответственности за то, что вы прочтаете в книге. Если я истолковал что-либо неверно или допустил какие-то неточности – это исключительно моя вина.

Имена всех, кто помогал мне в работе, указаны в конце книги.

Члены Имперской трансantarктической экспедиции

Сэр Эрнест Шеклтон – *руководитель экспедиции*
Фрэнк Уайлд – *помощник командира*
Фрэнк Уорсли – *капитан*
Лайонел Гринстрит – *первый помощник капитана*
Хьюберт Хадсон – *штурман*
Томас Крин – *второй помощник капитана*
Альфред Читэм – *третий помощник капитана*
Льюис Рикинсон – *первый машинист*
Альфред Керр – *второй машинист*
Александр Маклин – *врач*
Джеймс Макелрой – *врач*
Джеймс Уорди – *геолог*
Реджинальд Джеймс – *физик*
Леонард Хасси – *метеоролог*
Роберт Кларк – *биолог*
Джеймс Фрэнсис (Фрэнк) Херли – *фотограф*
Джордж Мэрстон – *художник*
Томас Орд-Лис – *машинист (позже баталер¹)*
Гарри Макниш – *плотник*
Чарльз Грин – *повар*
Уолтер Хоу – *матрос*
Уильям Бэйквелл – *матрос*
Тимоти Маккарти – *матрос*
Томас Маклеод – *матрос*
Джон Винсент – *матрос*
Эрнест Холнесс – *кочегар*
Уильям Стивенсон – *кочегар*
Пирс Блэкборо – *безбилетник (позже стюард)*

¹ Кладовщик. Прим. ред.

Часть I

Глава 1

Приказ покинуть корабль прозвучал в пять часов вечера, хотя большинству участников экспедиции к этому времени и так уже было понятно, что судно не спасти. Никто не испытывал ни страха, ни тревоги. Они неустанно боролись в течение трех дней – и проиграли. Свое поражение люди приняли почти равнодушно. Слишком были измотаны, чтобы переживать.

Помощник командира Фрэнк Уайлд прошел по гнущейся палубе к кубрикам. На нижних койках лежали два моряка: Уолтер Хоу и Уильям Бэйквелл. Они порядком обессилели за три дня практически непрерывного откачивания воды, но все же не могли уснуть из-за звуков, которые продолжал издавать корабль.

Его сдавливало. Не резко, но постепенно и неумолимо. С каждой минутой масса десяти миллионов тонн льда все сильнее давила на его бок. Корабль умирал медленной и мучительной смертью. Он задыхался в агонии. Его рамы и обшивка, его огромные балки, многие почти по тридцать сантиметров толщиной, пронзительно трещали, когда убийственное давление усиливалось. Не выдерживая нагрузки, балки ломались со звуком артиллерийского огня. Большинство поперечных балок в передней части корабля сломались в течение этого дня. Палуба ритмично вздымалась и опускалась, каждый раз, когда давление нарастало и спадало.

Уайлд просунул голову в кубрик и тихо произнес: «Он тонет, ребята. Пора спасаться». Хоу и Бэйквелл поднялись с коек, взяли две наволочки, где хранили личные вещи, и вышли вслед за Уайлдом на палубу.

Затем Уайлд вошел в крошечное машинное отделение. Второй машинист Керр стоял у подножия лестницы и ждал. Рядом с ним был и Рикинсон, главный машинист. Почти семьдесят два часа подряд они поддерживали пар в котлах, обеспечивая работу помп в машинном отделении. Все это время они не видели, как движется лед, но знали и чувствовали, что он делает с кораблем. Хотя в некоторых местах стены судна были около метра толщиной, под давлением льда они прогибались внутрь на пятнадцать сантиметров. Вместе с ними со скрежетом сжимались и стальные плиты пола: они вздымались, а затем резко наезжали одна на другую с пронзительным металлическим визгом.

Уайлд сказал: «Бросьте это дело. Он тонет». На лице Керра промелькнуло облегчение.

Затем Уайлд свернул в сторону кормовых двигателей. Там старый плотник Макниш и матрос Маклеод занимались починкой разорванных кусков покрытия водонепроницаемой крепи, построенной Макнишем вчера, когда лед пробил ахтерштевень² и судовой руль. Конструкция должна была остановить поток воды, заливающий корабль. Но сейчас вода поднялась почти до пола, и водонепроницаемая крепь уже не успевала сдерживать ее поток быстрее, чем откачивали помпы. Даже когда давление прекращалось, слышалось журчание воды, неумолимо заполняющей трюмы.

Уайлд подал Макнишу и Маклеоду сигнал оставить работу. Затем он поднялся на главную палубу.

Кларк, Хасси, Джеймс и Уорди уже сами бросили откачивать воду, осознав тщетность этого занятия. Теперь они молча сидели – кто на коробках, кто на самой палубе, облоко-

² Нижняя кормовая часть судна в виде жесткой балки или рамы сложной формы; служит опорой гребного вала и руля, защищает руль и гребной винт от ударов. *Прим. ред.*

тившись на фальшборт. На их лицах читалась бесконечная усталость: сказывались три дня непрерывного труда на помпах.

Неподалеку от них каюры³ привязали большой кусок паруса к левому борту таким образом, что получился прямой спуск на лед рядом с кораблем. Они вывели из клетей сорок девять хаски и теперь по очереди спускали их вниз по этому склону. Там собак ждали другие участники экспедиции. Обычно при подобном приключении собаки сходили бы с ума от возбуждения, но сейчас они как будто чувствовали, что вокруг происходит что-то странное. Ни одна собака не сцепилась с другой, ни одна не попыталась убежать.

Возможно, хаски чувствовали отношение людей к происходящему: те работали быстро и четко, практически не разговаривая друг с другом, но при этом не выглядели встревоженными. И если не обращать внимания на движение льда и звуки, издаваемые кораблем, эту сцену можно было бы назвать относительно спокойной. Температура воздуха составляла минус восемь градусов⁴, дул легкий южный ветерок, на сумеречном небе не было видно ни облачка.

Где-то вдалеке, намного южнее места вынужденной стоянки корабля, начиналась буря, которая медленно двигалась в его сторону. Даже спустя два дня она будет еще далеко от корабля. Но ее появление уже сейчас угадывалось по верному признаку: весь лед вокруг судна и на сотни километров к югу пришел в движение. Безграничная, невообразимо плотная масса льда. Поэтому, несмотря на то что буря была еще далеко, сила ее ветров уже сейчас сталкивала ледяные плиты друг с другом.

Лед двигался настолько хаотично, что все вокруг корабля выглядело, словно огромный пазл с бесконечным количеством элементов, которые постоянно сдвигали и переставляли какие-то непреодолимые невидимые силы. Неспешная последовательность этого движения лишь подчеркивала их колоссальную власть. Каждый раз происходило одно и то же. Встречаясь друг с другом, две толстые льдины какое-то время неторопливо ударялись друг о друга. Затем, если ни одна из них не начинала разрушаться, медленно вздымались, угрожающе сотрясаясь, движимые какой-то безжалостной рукой. Иногда они внезапно застывали на месте, как будто кто-то невидимый, управлявший льдом, вдруг терял интерес к происходящему. Но чаще всего льдины толщиной более трех метров продолжали неумолимо вздыматься, принимая форму крыш гигантских домов. Так продолжалось до тех пор, пока одна из них или обе сразу не ломались и не опрокидывались, оказывая мощное давление на соседние льдины.

Движение глыб сопровождалось особыми звуками: помимо постоянного воя и хрипа каждый раз, когда разваливалась очередная глыба льда, слышались тяжелые глухие удары. В довершение всего из-за колоссального давления льдины издавали просто-таки невероятные звуки, многие из которых казались невыносимыми в подобной ситуации. Иногда это был свист гигантского поезда со скрипучими стержнями, который с оглушительным грохотом переходил на другой путь. Одновременно с этим раздавались гудки огромного корабля, смешивающиеся с криками петухов, рокотом далекого прибоя, плавной пульсацией моторов и отчаянными стонами старухи. В редкие минуты спокойствия, когда движение льда ненадолго прекращалось, слышался приглушенный бой барабанов.

Во всей этой ледяной вселенной самое мощное движение и самое сильное давление возникали там, где глыбы льда обрушивались на корабль. Хуже было просто некуда. Одна огромная льдина плотно защемила правый борт судна, вторая сплющивала его с той же стороны, но у кормы. Третья – с другой стороны давила на левый траверз. Таким образом, лед

³ Погонщики собачьих упряжек. *Прим. ред.*

⁴ Здесь и далее температура указывается в градусах по шкале Фаренгейта. Для справки: 0 °C – температура замерзания воды – равна 32° по шкале Фаренгейта; –10 °C = 14 °F, –20 °C = –4 °F, –30 °C = –22 °F. *Прим. ред.*

словно пытался сломать корабль пополам, ровно посередине. Временами корабль, словно в судорогах, выгибался вправо по всей длине.

В носовой части судна ощущался самый сильный натиск – лед фактически затапливал ее, наваливаясь все сильнее и сильнее, постепенно поднимаясь выше фальшборта. Затем с сокрушительным ударом он обрушился на палубу и еще ниже опустил переднюю часть корабля. В таком положении обреченное судно окончательно оказалось во власти льда, сжимающего его со всех сторон.

На каждую новую волну давления корабль отзывался по-разному. Иногда он просто слегка содрогался, как человек, которого укололи. Иногда словно начинал биться в конвульсиях, издавая при этом звуки, похожие на неистовые страдальческие крики. При этом все три мачты отчаянно раскачивались, натягиваясь до предела, словно струны арфы. Но самыми мучительными для экипажа были моменты, когда задышавшийся в агонии корабль напоминал огромное живое существо, которое отчаянно пыталось вдохнуть воздух, упорно сопротивляясь губительному давлению.

Корабль стонал, словно гигантский зверь в предсмертной агонии, и его крики поражали и пугали всех, кто находился на нем.

К семи часам вечера все необходимое оборудование уже спустили на лед, и на ровной ледяной плите, недалеко от правого борта судна, разбили небольшой лагерь. Шлюпки спустили еще прошлой ночью. Высаживаясь на лед, каждый из членов экипажа чувствовал большое облегчение. Они уходили с обреченного на смерть корабля, и вряд ли кому-то хотелось добровольно на него вернуться.

К сожалению, нескольким невезучим все-таки пришлось это сделать, чтобы отыскать и принести кое-что. Одним из них был Александр Маклин, молодой коренастый физик, помимо прочего выполнявший обязанности каюра. Только что закончив привязывать своих собак у лагеря, он тут же получил приказ вернуться с Уайлдом на корабль, чтобы принести немного бревен с носовой части. Не успели они подойти к судну, как услышали громкий крик из лагеря. Льдина, на которой стояли палатки, начала ломаться. Уайлд и Маклин ринулись обратно. Экипаж не терял ни минуты. Мгновенно запрягли собак, а все палатки, сани, припасы и необходимое оборудование перенесли на другую льдину, на сто метров дальше от корабля.

К тому времени, когда завершились все работы, корабль уже находился на грани гибели и мог в любую минуту затонуть, поэтому Уайлд и Маклин как можно быстрее побежали к нему. Они пробрались по ледяным глыбам, завалившим переднюю часть судна, и сумели поднять крышку люка, который вел к носовому отсеку. Лестницу вырвало из основания, и она завалилась на бок. Поэтому им пришлось спускаться в темноту, крепко держась за руки.

Шум, царивший внутри, сложно описать словами. Полупустое помещение, будто резонаторный ящик⁵, отражало и усиливало все звуки, будь то упавший болт или треск щепок, откалывающихся от бревен. Оттуда, где стояли эти двое, до борта было рукой подать, и они явственно слышали, как лед старается пробить себе дорогу внутрь.

Уайлд и Маклин терпеливо ждали, пока их глаза привыкнут к темноте. Но то, что они увидели, ужаснуло. Вертикальные подпорки были вогнуты внутрь, а перекрестные, прямо над их головами, с минуты на минуту могли треснуть. Казалось, будто корабль сжимают гигантскими тисками, медленно затягивая их до того предела, когда он больше не сможет сопротивляться давлению.

⁵ Открытая камера (или коробка) в корпусе струнного музыкального инструмента; служит для усиления звука, улучшения воспроизведения низких частот, придает инструменту определенный тембр звучания, который зависит от формы и размеров резонаторного ящика. *Прим. ред.*

Бревна, за которыми они пришли, лежали в темных нишах под самым сводом корабля. Чтобы добраться до них, требовалось проползти через поперечную переборку. Но она прогнулась наружу настолько, что могла лопнуть в любой момент, и тогда весь носовой кубрик обрушился бы на их головы.

Маклин замер в нерешительности. Уайлд почувствовал страх, охвативший товарища, и, перекрикивая грохот, велел ему оставаться на месте. Затем он запрыгнул в отверстие за переборкой и через пару минут начал передавать оттуда бревна Маклину.

Они работали с лихорадочной скоростью, но это время обоим казалось вечностью. Маклин был уверен: они ни за что не успеют вытащить последнее бревно прежде, чем корабль разрушится. Но вот голова Уайлда снова показалась в отверстии. Они подняли все бревна на палубу, выбрались сами и постояли там какое-то время, упиваясь сладким чувством долгожданной безопасности. Позже Маклин сделал в своем личном дневнике такую запись: «Не думаю, что когда-либо я испытывал настолько ужасное, отвратительное чувство страха, как тогда, в трюме тонущего корабля».

Через час после того, как последний человек покинул корабль, лед проломил его стены. Острые ледяные копы втыкались в гибнущее судно, нанося ему страшные раны, через которые внутрь вваливались большие куски льда. Все от середины корабля до носа было затоплено. Весь правый борт сдавило с невероятной силой. Ледовый таран протолкнул часть пустых баков из-под бензина, сложенных на палубе, сквозь стену рубки. Двигаясь дальше, по пути к левому борту, эти баки сорвали со стены и понесли перед собой большую картину в раме, которая висела на стене рубки. Каким-то чудесным образом стекло, закрывавшее картину, не треснуло.

Позже, когда в лагере все успокоилось, несколько человек вернулись, чтобы посмотреть на брошенное судно. Но их было не много. Большинство остались в своих палатках, продрогшие и уставшие. На какое-то время их перестала волновать дальнейшая судьба. Лишь один человек не разделял всеобщего чувства облегчения, по крайней мере, не в полном смысле слова. Это был коренастый мужчина с широкими лицом и носом, говоривший с легким провинциальным ирландским акцентом. Почти все время, пока экипаж спускал с корабля оборудование, вещи и собак, он стоял в стороне.

Его звали сэр Эрнест Шеклтон, а двадцать семь человек, за которыми он наблюдал, бесславно покидавшие побежденный стихией корабль, были членами его Имперской трансантарктической экспедиции.

Это случилось 27 октября 1915 года. Корабль назывался «Эндьюранс»⁶. 69°5' южной широты, 51°30' западной долготы... Сердце ледяной пустыни антарктического моря Уэдделла, где-то посередине между Южным полюсом и ближайшим поселением, до которого – почти тысяча двести миль⁷.

Мало кому выпадало нести такую ответственность, которую сейчас вынужден был взвалить на свои плечи Шеклтон. Конечно, он осознавал безнадежность ситуации, но тогда не мог даже представить, какие тяжелые физические и моральные испытания им придется вынести, насколько суровые морозы вытерпеть, каким страданиям подвергнуться.

Они – во всех смыслах этого слова – остались одни посреди бескрайнего ледяного антарктического моря. Прошло уже около года с тех пор, как экипаж последний раз выходил на связь с цивилизованным миром. Никто, кроме них, не знал, что они потерпели крушение. Более того, никто даже не подозревал, где они сейчас находятся. У них не было радиопередатчика, с помощью которого они могли бы уведомить потенциальных спасателей о своей беде. Но даже отправь они сигнал SOS – вряд ли кто-нибудь пришел бы им на помощь. Шел

⁶ Endurance – выносливость (англ.). *Прим. пер.*

⁷ Сухопутная миля равна 1,609 км, морская – 1,853 км. *Прим. ред.*

1915 год – еще не было ни вертолетов, ни вездеходов, ни снегоходов, ни подходящих для таких условий самолетов.

Положение экспедиции ужасало своей простотой: если спасаться, то только самим.

Шеклтон просчитал, что шельфовые льды Антарктического полуострова, ближайшей земли, находились в ста восьмидесяти двух милях на западо-юго-запад от них. Но до самой земли оставалось двести десять миль, и она была пустынна – ни людей, ни животных. Это лишало надежды на облегчение участи и спасение.

Ближайшим известным местом, в котором они могли хотя бы найти еду и приют, был крошечный островок Паулет, не больше двух километров в диаметре, до которого надо было добираться триста сорок шесть миль по вздымающемуся льду. Там двенадцать лет назад, в 1903 году, команда шведского корабля «Антарктика» провела зиму, после того как их судно застряло во льдах моря Уэдделла. Его удалось спасти, и тогда же экипаж корабля, пришедшего на помощь «Антарктике», оставил припасы на острове Паулет на тот случай, если кто-нибудь когда-нибудь еще раз потерпит здесь кораблекрушение. По иронии судьбы, именно Шеклtonу было поручено закупить эти припасы. И вот сейчас, двенадцать лет спустя, они оказались жизненно необходимы ему самому.

Глава 2

Приказ Шеклтона покинуть корабль означал не только начало величайшего антарктического приключения, но и старт самой претенциозной антарктической экспедиции. Целью Имперской трансантарктической экспедиции было, как можно догадаться по названию, пересечь по суше Антарктический континент с запада на восток.

Масштабность и амбициозность этого проекта подтверждается и тем, что после неудачи Шеклтона в течение полных сорока трех лет никто не предпринимал ни одной попытки пересечь Антарктику, вплоть до 1957–1958 годов, когда Вивиан Фукс возглавил Трансантарктическую экспедицию Британского содружества, организованную в рамках программы Международного геофизического года⁸. Команда Фука имела в своем распоряжении отапливаемые гусеничные машины и мощные радиоприемники. Ее сопровождали самолеты-разведчики и собачьи упряжки. И несмотря на все это, руководитель экспедиции был близок к тому, чтобы сдаться. И только после четырех месяцев блужданий ему наконец удалось достичь той цели, которую Шеклтон поставил перед собой в далеком 1915 году.

Для Шеклтона это была третья антарктическая экспедиция. Первая – Национальная антарктическая экспедиция под руководством Роберта Скотта, прославленного британского исследователя. Они дошли до 82°15' южной широты, остановившись в семистах сорока пяти милях от полюса, – по тем временам рекордное приближение.

Затем, в 1907 году, Шеклтон возглавил первую экспедицию, целью которой был сам Южный полюс. В итоге он и трое его спутников оказались всего в девяносто семи милях от цели, но вынуждены были повернуть назад из-за нехватки еды. Их возвращение превратилось в отчаянную гонку и борьбу со смертью. Команде удалось выжить, и Шеклтон вернулся в Англию героем Британской империи. Все обращались с ним как со знаменитостью, король посвятил его в рыцари, и каждое более-менее значимое государство мира считало своим долгом вручить ему собственную награду.

Шеклтон написал книгу и отправился в мировое турне с лекциями, с которыми объехал все Британские острова, Соединенные Штаты Америки, Канаду и большую часть Европы. Но даже после всего этого его мысли были заняты только Антарктикой.

Шеклтону оставалось пройти до полюса каких-то девяносто семь миль, поэтому он лучше, чем кто-либо знал, что его покорение – лишь вопрос времени; любая другая экспедиция могла бы достичь поставленной им самой цели. В марте 1911 года он написал из Берлина, где в то время находился в турне, своей жене Эмили: «Мне кажется, что любой другой экспедиции, кроме той, которая пересечет весь континент, будет недостаточно».

Тем временем в 1909 году американская экспедиция под руководством Роберта Пири достигла Северного полюса. В конце 1911 – начале 1912 года вторая экспедиция Скотта попыталась достичь Южного полюса раньше норвежской экспедиции Руаля Амундсена и проиграла, опоздав чуть больше чем на месяц. Обидное поражение, но на этом несчастье экспедиции Скотта не закончились. На обратном пути к своей базе Скотт с тремя товарищами погиб из-за переутомления, истощения и цинги.

Когда новости о достижении Скотта и трагических обстоятельствах его смерти достигли английских берегов, вся страна скорбела по нему. Чувство потери усугублялось и тем, что Великобритания, до тех пор не имевшая себе равных в области географических открытий, теперь занимала унижительное второе место, уступив звание чемпиона Норвегии.

⁸ Международный геофизический год – период с 1 июля 1957 года по 31 декабря 1958 года (18 месяцев), в течение которого 67 стран на всем земном шаре проводили геофизические наблюдения и исследования по единой программе и методике. *Прим. ред.*

В то время, когда происходили эти события, Шеклтон значительно продвинулся в разработке плана трансантарктической экспедиции. В одном из своих ранних проспектов, ходатайствуя о выделении средств на нее, Шеклтон сделал основной акцент на престиже, который она должна была принести всей стране.

Он писал: «С сентиментальной точки зрения это последнее великое полярное путешествие, которое только можно совершить. Оно будет намного значительнее, чем путешествие до полюса и обратно. И я считаю, что именно Британия должна совершить его, так как нас обогнали и в покорении Северного, и в первом покорении Южного полюса. Теперь осталось только одно путешествие, самое большое и выдающееся, – пересечение континента».

Шеклтон планировал доплыть на корабле до моря Уэдделла и сойти на землю в сопровождении шести человек и семнадцати собак около залива Вахсела, приблизительно 78° южной широты 36° западной долготы. Примерно в то же время второй корабль должен был войти в пролив Мак-Мёрдо из моря Росса, то есть почти на противоположной оконечности континента относительно моря Уэдделла. Перед экипажем стояла четкая задача: выгрузить со своей базы и оставить запас провианта в надежном, скрытом месте практически у самого полюса. В это время группа, высадившаяся у моря Уэдделла, должна была достичь полюса, питаясь своими припасами. От полюса они подошли бы к леднику Бирдмора, где пополнили бы запасы на южном складе, оставленном командой, высадившейся у моря Росса. Остальные точки с провизией помогли бы им добраться до станции Мак-Мёрдо.

Таким был план на бумаге, и, что характерно для Шеклтона, он выглядел очень цельным, смелым и ясным. Исследователь ни капли не сомневался в том, что экспедиции удастся достичь своей цели.

В некоторых кругах это предприятие критиковали, называя «опрометчивым». И отчасти так оно и было. Но по-другому Шеклтон бы не поступил. Ведь он был настоящим исследователем в традиционном смысле слова: уверенный в своих силах, романтичный и немного склонный к хулиганским выходкам.

Тогда ему было сорок лет. Среднего роста, с крупной шеей, широкими, слегка сутулыми плечами, темно-каштановыми волосами с ровным пробором по центру. Его крупный, чувственный и выразительный рот с равной легкостью мог изогнуться от смеха или сжаться в тонкую напряженную линию. Нижняя челюсть словно отлита из железа. Сероголубые глаза, как и рот, ясно выражали любую эмоцию – то зажигались весельем, то угрожающе темнели. Взгляд становился застывшим, суровым, пугающим. Лицо его можно было назвать красивым, несмотря на часто появлявшуюся на нем глубокую задумчивость. Казалось, мысли Шеклтона витали где-то далеко, что иногда придавало ему мрачноватый вид. У него были небольшие руки, но с сильной и уверенной хваткой. Говорил Шеклтон спокойно и мягко, легким баритоном с почти неуловимым провинциальным акцентом родного ирландского графства Килдэр. В каком бы он ни пребывал настроении – веселом и беззаботном или, наоборот, в приступе ярости, – ему была присуща одна отличительная черта: целеустремленность.

Циники могут вполне оправданно утверждать, что Шеклтоном при организации экспедиции двигало желание преумножить известность и славу собственно Эрнеста Шеклтона, а также получить большое финансовое вознаграждение, положенное руководителю удачного проекта такого масштаба. Без сомнения, все эти мотивы постоянно будоражили ум Шеклтона. Он не понаслышке знал о том, что такое социальный статус и какую роль играют деньги. Неизменной (и неосуществимой) мечтой всей его жизни – во всяком случае так казалось окружающим – оставалось стабильное материальное благополучие, желательно на всю жизнь. Ему нравилось представлять себя владельцем крупного участка земли, отстранившимся от суеты повседневного мира, всегда пребывающим в достатке, имеющим деньги и свободное время для того, чтобы заниматься тем, чем ему хочется.

Шеклтон происходил из семьи среднего класса, будучи сыном в меру успешного врача. В шестнадцать лет он поступил на Британский военный флот. Несмотря на то что его регулярно повышали в звании, постепенное продвижение по службе не соответствовало его яркой, взрывной натуре.

Затем в его жизни произошли два важных события: экспедиция со Скоттом в 1901 году и женитьба на дочери богатого адвоката. Первое познакомило его с Антарктикой, которая сразу же навсегда очаровала его. А второе лишь усилило страсть к деньгам. Он испытывал потребность хорошо обеспечивать свою жену, чтобы она жила в привычном для нее достатке. Антарктика и финансовая стабильность стали для Шеклтона почти синонимами. Он понимал, что успех подобной экспедиции, такое невероятно отважное путешествие поразит весь мир, откроет ему дорогу к славе и... богатству.

Между экспедициями он творил настоящие чудеса в погоне за деньгами, постоянно продумывая различные схемы, которые, по его мнению, помогли бы ему заработать целое состояние. Невозможно перечислить все его проекты; среди них были, например, такие идеи, как производство сигарет, создание таксопарка, горные работы в Болгарии, охота на китов и даже поиски зарытых кладов. Большинство его идей так и не были воплощены в жизнь, а реализованные, как правило, оказывались не очень успешными.

Нежелание Шеклтона уступать ежедневным потребностям и его ненасытная тяга участвовать в рискованных, зачастую нереальных предприятиях привело к тому, что его стали обвинять в безответственности и инфантилизме. Возможно, по общепринятым стандартам, он таким и был. Но разве можно подходить с общей меркой к оценке таких великих предводителей своего времени, как Наполеон, адмирал Нельсон или Александр Македонский? Было бы несправедливо оценивать их действия по общему образцу. А Шеклтона тоже вполне можно назвать выдающимся лидером.

Однако Антарктика не была для него очередным способом заработать деньги. Он действительно нуждался в ней как в масштабном и требующем настоящего внимания деле. Эта земля бросала вызов его гигантскому эго и безграничной энергии. В обычной жизни стремление Шеклтона продемонстрировать свою храбрость и отвагу не находило достойного применения. Масштаб был неподходящий. Порой он напоминал першерона⁹, запряженного в игрушечную повозку. Но Антарктика стала для него достойным испытанием: она бросила Шеклтону вызов, заставивший его выложиться до конца, жить и работать на пределе сил.

Надо сказать, что с повседневными трудностями Шеклтон справлялся очень неумело. При этом он обладал одним особым талантом, который можно назвать даже приметой гения, – истинными лидерскими способностями. Хотя за всю свою жизнь он поделился этим даром с немногими людьми. Как говорил один из членов его экспедиции, он был «лучшим из лидеров, которых Бог когда-либо посылал на Землю».

О Шеклтоне говорили так: «За научным руководством обращайтесь к Скотту, за быстротой и результативной поездкой – к Амундсену. Но, если вы в безнадежном положении и кажется, что выхода уже нет, – встаньте на колени и помолитесь о Шеклтоне»¹⁰. Этот человек первым захотел пересечь Антарктический континент пешком.

Самым существенным пунктом в подготовке его экспедиции стали корабли, которые должны были довести две группы до Антарктики. У знаменитого австралийского исследователя сэра Дугласа Моусона Шеклтон приобрел «Аврору» – крепкий, прочный корабль,

⁹ Крупная лошадь – тяжеловоз. Сильная, рослая порода из французской провинции Перш, пригодная для грузовых и сельскохозяйственных работ. *Прим. ред.*

¹⁰ Вероятно, это перефразированная цитата из мемуаров Эпли Черри-Гаррарда, сопровождавшего экспедицию Роберта Скотта, которая звучит так: «В области науки и географических исследований мне нужен Скотт, для путешествия полярной зимой – Уилсон, для молниеносного рывка к полюсу – Амундсен; но, если я окажусь в пасти у дьявола и захочу из нее выбраться, я без колебаний призову Шеклтона. *Прим. ред.*

похожий на те, что использовали для охоты на тюленей. «Аврора» к тому времени уже участвовала в двух антарктических экспедициях. Сейчас она была предоставлена отряду моря Росса под предводительством лейтенанта Энеаса Макинтоша, который во время экспедиции Шеклтона в 1907–1909 годах служил на судне «Нимрод».

Сам Шеклтон возглавил трансконтинентальный отряд, который должен был подойти к континенту с моря Уэдделла. Для своей команды Шеклтон купил у норвежского китобойного магната Ларса Кристенсена корабль, который ему заказали для охоты на полярных медведей. В то время такие походы были очень популярны среди богачей.

В этом многообещающем предприятии у Кристенсена был партнер – бельгиец Адриен де Жерлаш. В 1897 году он уже возглавлял антарктическую экспедицию¹¹, поэтому мог дать очень дельные советы при постройке судна. Но во время строительства де Жерлаш столкнулся с финансовыми трудностями и был вынужден выйти из бизнеса. Лишившийся партнера Кристенсен очень обрадовался предложению Шеклтона купить корабль. И хотя продавец получил за него шестьдесят семь тысяч долларов, то есть меньше, чем потратил на его строительство, он был готов нести убытки ради реализации планов исследователя такого масштаба, как Шеклтон.

Корабль назывался «Полярис». Но после покупки Шеклтон переименовал его в «Эндьюранс»¹² в соответствии со своим фамильным девизом: *Fortitudine vincimus* – «Выносливостью победим».

Как нередко случается с частными проектами, основной проблемой Имперской трансантарктической экспедиции стало финансирование. Шеклтон потратил около двух лет на его поиски. Чтобы получить различные гранты от государства и всевозможных научных сообществ, следовало доказать, что проект имеет большое научное значение. И Шеклтону, чей интерес к науке вряд ли можно было сравнить с его любовью к исследованиям, пришлось акцентировать внимание именно на научной составляющей путешествия. В некоторой степени со стороны Шеклтона это было притворством, но нескольких весьма одаренных ученых все-таки включили в состав команды.

Однако, несмотря на личное обаяние и убедительное красноречие, Шеклтон то и дело сталкивался с обещаниями финансовой поддержки, которые так и не были выполнены. В итоге ему удалось получить сто двадцать тысяч долларов от богатого шотландского промышленника сэра Джеймса Кэйрда. Правительство выделило Шеклтону пятьдесят тысяч долларов, а Королевское географическое общество внесло символический вклад в размере пяти тысяч долларов, выражая тем самым общее, но не полное, одобрение. Еще меньшие суммы были получены от Дадли Докера и мисс Джанет Стенкомб-Уиллс. Кроме того, Шеклтон получил сотни небольших вкладов от людей со всего мира.

Согласно традиции, Шеклтон «заложил» экспедицию, заранее продав права собственности на использование данных о ней по ее завершении. Он пообещал написать книгу о путешествии, продал права на видеопленки и фотографии, которые будут сделаны в его ходе, и согласился прочесть цикл лекций после возвращения. Все эти договоренности, конечно же, основывались на предположении, что Шеклтон выживет.

По сравнению с трудностями, которые поджидали его при поиске финансирования, найти волонтеров, желающих принять участие в экспедиции, было легко. Когда Шеклтон объявил о своих планах, на него обрушился шквал писем – более пяти тысяч заявок на участие, причем трое желающих оказались женщинами.

¹¹ Речь идет об Антарктической экспедиции 1897–1899 годов на судне «Бельжика». Подробнее о ней см.: Хантфорд Р. [Покорение Южного полюса. Гонка лидеров](#). М.: Манн, Иванов и Фербер, 2012. *Прим. ред.*

¹² Выносливость (англ). *Прим. ред.*

Практически все без исключения были движимы духом приключений, потому что платили за предстоящие испытания чисто символически – от двухсот сорока долларов в год рядовому матросу до семисот пятидесяти долларов в год самому опытному ученому. И даже эта сумма в большинстве случаев не выплачивалась до конца путешествия. Шеклтон считал, что честь поучаствовать в такой грандиозной экспедиции сама по себе была наградой, особенно для ученых, которым предоставлялась уникальная возможность проводить исследования.

Стержнем отряда Шеклтона стали проверенные ветераны. Ведущее место помощника командира получил Фрэнк Уайлд, невысокий, крепко сбитый человек со стремительно редющими волосами мышиного цвета. Уайлд казался весьма добродушным и учтивым, но обладал завидной внутренней стойкостью. Он был одним из троих, сопровождавших Шеклтона в гонке к Полюсу в 1908 и 1909 годах, и за это время сумел добиться большого уважения и личной симпатии Шеклтона. Вместе они составляли замечательную команду. Преданность Уайлда не подвергалась сомнению, а спокойный нрав этого в какой-то мере лишенного воображения человека отлично сочетался с эксцентричной и временами взрывной натурой Шеклтона.

Должность второго помощника капитана получил Томас Крин, высокий ирландец с крутым нравом, привыкший за долгую службу на Королевском флоте к безусловной дисциплине. Крин вместе с Шеклтоном участвовал в экспедиции Скотта 1901 года, а также был членом экипажа корабля «Терра Нова», на котором Скотт отправился в свою злополучную экспедицию 1910–1913 годов в Антарктику. Учитывая силу и опыт Крина, Шеклтон планировал назначить его рулевым собачьей упряжки в составе трансконтинентального отряда из шести человек.

Альфред Читэм, занимавший должность третьего помощника капитана, внешне был полной противоположностью Крину. Человек весьма небольшого роста, даже меньше Уайлда, со скромным, мягким характером. Шеклтон называл Читэма ветераном Антарктики, потому что тот побывал уже в трех экспедициях; одна из которых была пройдена с Шеклтоном, а другая – со Скоттом.

В составе команды числился тридцатидвухлетний художник Джордж Мэрстон. Он тоже уже работал с Шеклтоном в экспедиции 1907–1909 годов. Чуть поноватый, с мальчишеским лицом, Мэрстон, в отличие от большинства остальных членов экспедиции, был женат и имел детей.

Последним в состав ветеранов вошел Томас Маклеод, участник экспедиции 1907–1909 годов. Его зачислили матросом в команду «Эндьюранс».

Когда пришло время набирать новичков, Шеклтон стал вести себя очень своенравно. Если внешне человек ему нравился, он брал его в команду, если нет – вопрос был закрыт. И все решения он принимал с молниеносной скоростью. Нет записей ни об одном собеседовании с предполагаемым членом экспедиции, которое длилось бы дольше пяти минут.

Леонард Хасси – невысокий, вспыльчивый и неугомонный – был принят на должность метеоролога, несмотря на то что на то время практически не имел необходимой профессиональной подготовки. Просто Шеклтон решил, что Хасси «выглядит забавно». Да и тот факт, что он недавно вернулся из экспедиции в знойный Судан (где работал антропологом), импонировал Шеклтону с его склонностью к причудам. После принятия в команду Хасси тут же прошел интенсивный курс по метеорологии и в конце концов показал себя как мастер своего дела.

Александр Маклин, один из двух врачей, расположил к себе Шеклтона, когда тот спросил, почему Маклин носит очки: «Многие мудрые лица выглядят глупыми без очков». А Реджинальд Джеймс был принят в команду после того, как Шеклтон поинтересовался,

каково состояние его зубов, страдает ли он от варикозного расширения вен, веселый ли у него характер и умеет ли он петь. Последнему вопросу Джеймс удивился.

«Не волнуйтесь, я не имею в виду голос, как у Карузо, – успокоил его Шеклтон. – Но, думаю, вы могли бы немного покричать с ребятами?»

Несмотря на молниеносность решений, интуиция, с помощью которой Шеклтон подбирал подходящих кандидатов, практически никогда не подводила его.

Первые месяцы 1914 года прошли в закупках и сборах бесчисленного количества оборудования, припасов и аппаратуры, необходимых для снаряжения экспедиции. Сани разрабатывали и тестировали в снежных горах Норвегии. Был составлен особый рацион питания для предотвращения цинги и спроектированы специальные палатки.

К концу июля 1914 года все было собрано, протестировано и погружено на борт «Эндьюранс»; 1 августа судно должно было выйти из Ост-Индских доков неподалеку от Лондона. Однако трагические политические события тех дней не только задержали отплытие корабля, но и угрожали всей экспедиции: 28 июня на эрцгерцога австрийского Фердинанда было совершено покушение, и ровно месяц спустя Австро-Венгрия объявила войну Сербии. Фитиль бомбы уже был зажжен. Пока «Эндьюранс» стоял на якоре в устье Темзы, Германия объявила войну Франции.

А в тот самый день, когда король Георг V торжественно вручил экспедиции Шеклтона флаг Соединенного Королевства, Британия объявила войну Германии. Положение Шеклтона оказалось хуже некуда. Он даже собирался покинуть экспедицию, о которой мечтал и над подготовкой которой работал в течение четырех лет, несмотря на то что потрачены огромные суммы денег, причем немалая их часть получена в обмен на определенные дальнейшие обязательства, а на планирование и подготовку путешествия ушли бесчисленные часы. В то время Шеклтон всерьез задумался о своем участии в войне.

Он провел долгие часы в размышлениях о том, что ему делать дальше, обсуждал этот вопрос со многими людьми, особенно со своими основными спонсорами, и в итоге принял решение.

Собрав экипаж, Шеклтон сообщил, что намерен телеграфировать в Адмиралтейство, чтобы отдать экспедицию в распоряжение властей, и ждет одобрения своего решения со стороны команды. Одобрение было единогласным. В ответ пришла телеграмма с одним лишь словом: «Продолжайте». Два часа спустя поступило более длинное сообщение от Уинстона Черчилля, в то время Первого лорда Адмиралтейства. В нем говорилось, что правительство желает, чтобы экспедиция состоялась.

Пять дней спустя «Эндьюранс» отчалил от берега у Плимута, взяв курс на Буэнос-Айрес, оставив на суше Шеклтона и Уайлда, которым предстояло решить последние финансовые вопросы. Они собирались сесть на быстроходный коммерческий лайнер и догнать корабль в Аргентине.

Путешествие через Атлантический океан стало своего рода пробным рейсом. Это было первое крупное плавание судна с тех пор, как год назад в Норвегии закончились его последние доработки. А для многих членов экипажа оно стало первым опытом путешествия под парусом.

По всем стандартам внешне «Эндьюранс» была настоящей красавицей. Трехмачтовая баркентина¹³ – с четырехугольным парусом на носовой мачте, и косыми на остальных, как на шхуне, – приводилась в действие с помощью парового двигателя мощностью в триста пятьдесят лошадиных сил, который работал на угле и мог разогнать ее до десяти целых двух десятых узла. Достаточно большая – длиной сто сорок четыре фута и шириной двадцать

¹³ Шхуна-барк; трех-, пяти-, иногда шестимачтовое морское парусное судно с косыми парусами на всех мачтах, кроме носовой (фок-мачты), несущей прямые паруса. *Прим. ред.*

пять футов. И хотя «Эндьюранс» с ее гладким черным корпусом со стороны выглядела как любое другое соразмерное ей судно, таковой она не была.

Киль корабля состоял из четырех кусков цельного дуба. Причем один слой дерева накладывался на другой, благодаря чему общая толщина доходила до семи футов одного дюйма¹⁴. Толщина бортов, сделанных из дуба и горной норвежской пихты, варьировалась от восемнадцати дюймов до двух с половиной футов. Чтобы древесина не подвергалась истиранию льдом, по всей длине корабль был покрыт гвианским гринхартом – породой дерева тяжелее железа, с чрезвычайно плотной структурой, благодаря чему она не поддается воздействию обычных инструментов. Таким образом, каркас судна не просто имел двойную толщину (от девяти до одиннадцати дюймов), но и действительно двойную обшивку, в отличие от обычных кораблей.

Особое внимание уделили изготовлению носовой части, которой предстояло непосредственно сталкиваться со льдом. Каждая балка была сделана из цельного дуба, специально отобранного с тем расчетом, чтобы ее естественная длина повторяла нужный изгиб. Толщина этой части судна в готовом виде составляла четыре фута четыре дюйма.

Но мало сказать, что «Эндьюранс» была хорошо подготовлена к неблагоприятным условиям окружающей среды. Ее строили в Саннефьорде, в Норвегии, на верфи знаменитой полярной кораблестроительной компании Gramnaes, которая уже много лет строила китобойные суда для плавания в Арктике и Антарктике. Все создававшие «Эндьюранс» понимали, что она может стать последней в своем роде. Именно так и оказалось, а судно стало любимым проектом компании.¹⁵

Его проектировщик Андеруд Ларсен сделал так, что каждый стык и каждое соединение скрепляло собой одновременно и что-то другое для максимальной прочности. Постройка корабля тщательно контролировалась мастером-кораблестроителем Кристианом Якобсеном, который настаивал на найме не просто профессиональных судомонтажников, а тех, кто сам ходил в плавание, охотясь на китов и тюленей. Такие люди были заинтересованы в идеальном результате при создании мельчайших деталей судна. Добиваясь совершенства, они тщательнейшим образом отбирали каждую балку и доску. Когда пришло время устанавливать мачты, суеверные строители положили под каждую из них медную монетку на счастье, чтобы защитить их от поломки.

На тот момент, когда 17 декабря 1912 года «Эндьюранс» отправлялась в плавание, она была самым мощным деревянным судном, когда-либо построенным в Норвегии и, скорее всего, во всем мире. Исключение мог составить разве что «Фрам» – корабль Фритьофа Нансена, а позже Амундсена.

Но между этими судами существовало одно заметное различие. У «Фрама» было чашеобразное дно, и при сдавливании льдами он просто выскальзывал на поверхность. А «Эндьюранс» строили для плавания в более свободных льдах, поэтому она не могла подниматься над давящими льдами так же легко, как «Фрам». Она имела сравнительно прямые бока, как и большинство стандартных кораблей.

На пути из Лондона в Буэнос-Айрес выяснилось, что корпус корабля слишком скруглен, что пагубно сказалось на самочувствии большинства членов экипажа. Около половины ученых страдали морской болезнью, а молодой и сильный первый помощник капитана Лайонел Гринстрит, у которого уже был солидный опыт в мореплавании, отметил, что корабль вел себя «наиболее гадким образом».

¹⁴ Более двух метров. *Прим. ред.*

¹⁵ Несмотря на то что Шеклтон приобрел корабль за 67 тысяч долларов, сегодня верфь Gramnaes не стала бы строить подобное судно за менее чем 700 тысяч; по их словам, цена может достигать до миллиона долларов.

Дорога через Атлантику заняла больше двух месяцев. Все это время «Эндьюранс» командовал новозеландец Фрэнк Уорсли, который впервые вышел в море в шестнадцать лет.

Во время экспедиции Уорсли было сорок два, но выглядел он значительно моложе. Это был широкоплечий человек чуть ниже среднего роста с грубыми, но красивыми чертами лица, на котором всегда читалось легкое озорное выражение. Уорсли никак не удавалось выглядеть суровым, даже если он этого хотел. Он был чувствителен и капризен, и случай, благодаря которому он попал в экипаж – правда это или нет, – идеально его характеризовал. По его словам, он жил в одном из лондонских отелей и однажды ночью увидел необычный сон – покрытую льдом улицу Берлингтон в модном районе Уэст-Энд, по которой он вел корабль.

На следующее утро он помчался на улицу Берлингтон. Идя по ней, он увидел табличку, на которой было написано: «Имперская трансантарктическая экспедиция» (лондонский офис экспедиции находился по адресу: улица Нью-Берлингтон, дом 4).

Войдя, он встретил самого Шеклтона. Они сразу понравились друг другу, и Уорсли даже не пришлось упоминать, что он хотел бы участвовать в экспедиции.

«Вы наняты, – сказал Шеклтон после непродолжительной беседы. – Ждите. Я телеграфирую вам и сообщу, когда нужно будет присоединиться ко мне на корабле. Я постараюсь ввести вас в курс дела, как только смогу. Хорошего утра». С этими словами он пожал руку Уорсли, и собеседование, если его можно назвать таковым, было окончено. Так Уорсли стал капитаном «Эндьюранс». Он отвечал за функционирование корабля, и выше него по званию был только Шеклтон, руководивший всей экспедицией.

Шеклтон и Уорсли были похожи по темпераменту. Оба энергичные, романтические люди с богатым воображением, вечно находившиеся в поисках приключений. Но если Шеклтон предпочитал во всем быть лидером, то Уорсли в этом не нуждался. Он был веселым и беззаботным, быстро увлекался чем-то новым. И мантия лидерства, накинутая на его плечи на время пересечения Атлантики, не совсем ему подходила. Он понимал, что должен играть роль командира корабля, но эта роль, к сожалению, была ему совсем не близка. Между тем склонность Уорсли удовлетворять свои желания во что бы то ни стало проявилась одним прекрасным воскресным утром во время церковной службы. После нескольких подобающих моменту почтительных молитв ему в голову пришла идея спеть несколько гимнов, и, не удержавшись, он прервал службу, громко хлопнув руками и воскликнув: «Где же чертов оркестр?»

К тому времени, когда 9 октября 1914 года «Эндьюранс» прибыла в Буэнос-Айрес, не отличающийся дисциплинированностью Уорсли довольно сильно распустил команду. Но Шеклтон и Уайлд, вернувшиеся из Лондона, сумели наладить дисциплину, взяв все в свои руки.

Повар, и без того весьма посредственно выполнявший свои обязанности, однажды появился на корабле пьяным, за что немедленно был снят с должности. Удивительно, что целых двенадцать человек тут же подали заявления, претендуя на это место. В результате работу получил человек с писклявым голосом по имени Чарльз Грин, который сильно отличался от остальных членов экипажа: он был очень сознательным и даже целеустремленным.

Позже произошел еще один инцидент: двое матросов, вернувшись на судно после бурной ночи на берегу, повздорили с Гринстритом и тоже были уволены. Было решено заменить их обоих одним человеком. Койку занял Уильям Бэйквелл – двадцатилетний канадец, потерявший свой корабль недалеко от Монтевидео, в Уругвае. Он прибыл на судно вместе со своим товарищем по плаванию Пирсом Блэкборо, восемнадцатилетним коренастым парнем, которого временно взяли помощником повара, пока «Эндьюранс» стояла в Буэнос-Айресе.

Тем временем фотограф Фрэнк Херли вернулся из Австралии. Он участвовал в последней экспедиции Дугласа Моусона в Антарктику, где зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Благодаря этому Шеклтон сразу же взял его в команду.

Наконец на борт поднялись и последние члены экипажа – шестьдесят девять ездовых собак, купленных в Канаде и доставленных в Буэнос-Айрес. Их разместили в специально построенных помещениях ближе к центру корабля.

«Эндьюранс» отправилась из Буэнос-Айреса 26 октября в десять тридцать утра, направляясь к своему последнему порту в Южной Георгии. Выйдя из расширяющегося устья реки Плат, следующим утром она миновала плавучий маяк Реклада. К закату дня земля окончательно пропала из виду.

Глава 3

Наконец они были в пути, и Шеклтон ощутил долгожданное облегчение. Мучительные годы подготовки закончились... Вымаливание денег, лицемерие, обман – все осталось в прошлом. И тот простой факт, что они плыли, уносил его прочь от мира, полного проблем, разочарований и пустоты. За эти короткие несколько часов жизнь перестала быть сложным испытанием с тысячей мелких, незначительных проблем. Она превратилась в чистейшую простоту, где осталась единственная задача – достичь цели.

Той ночью Шеклтон так описывал в дневнике свои чувства: «...теперь начинается настоящая работа... это будет хороший бой».

Но некоторые из тех, кто находился в носовом кубрике, наоборот, чувствовали не облегчение, а возрастающее напряжение. В составе экипажа было двадцать семь человек, включая Шеклтона. На самом деле на борту находилось двадцать восемь. Матрос Бэйквелл, присоединившийся к экипажу «Эндьюранс» в Буэнос-Айресе, договорился с Уолтером Хоу и Томасом Маклеодом – и те тайно пустили на борт его друга Пирса Блэкборо. И теперь, пока «Эндьюранс» неспешно вздымалась и опускалась на волнах открытого моря, Блэкборо, согнувшись в три погибели, прятался за штормовками в шкафчике Бэйквелла. К счастью, на палубе хватало работы, и большинство матросов из носового кубрика были заняты, поэтому Бэйквелл мог иногда заглядывать к Блэкборо, принося ему еду и воду.

Следующим утром трое заговорщиков решили, что настало время признаться, поскольку корабль уже слишком далеко отошел от земли, чтобы возвращаться. Поэтому Блэкборо, уже начинавший страдать от судорог, переместился в шкафчик кочегара Эрнеста Холнесса, который вскоре должен был вернуться с дежурства. Холнесс пришел и, открыв свой шкафчик и увидев две ноги, торчащие из-под его штормовок, в ужасе помчался обратно на квартердек¹⁶. Там он нашел дежурившего в тот момент Уайлда и рассказал ему о своей находке. Уайлд тут отправился в кубрик и вытащил Блэкборо из шкафчика. Все это случилось до прихода Шеклтона.

Мало кого на свете можно назвать более зловещим, чем Эрнест Шеклтон, когда тот впадал в ярость. И вот теперь, огромный и широкоплечий, нависая над побелевшим от страха беднягой Блэкборо, он безжалостно бранил молодого валлийского безбилетника. Блэкборо пришел в ужас. Бэйквелл, Хоу и Маклеод только беспомощно наблюдали – они не ожидали такого приступа гнева от Шеклтона. Но вдруг, на пике своей тирады, Шеклтон резко остановился, склонился над Блэкборо и рявкнул: «И наконец, если у нас закончится еда и нужно будет кого-то съесть, то ты будешь первым. Все понял?»

Круглое мальчишеское лицо Блэкборо медленно расплылось в улыбке, и он кивнул. Шеклтон повернулся к Уорсли и велел ему отправить Блэкборо в помощь Грину на кухне.

«Эндьюранс» прибыла на китобойную базу Грютвикен в Южной Георгии 5 ноября 1914 года. Там экипаж ждали печальные новости. Ледовая обстановка в море Уэдделла никогда не была спокойной, но сейчас ни один норвежский скипер, работающий в этом районе, не мог вспомнить ничего более ужасного. Некоторые говорили, что преодолеть эти льды невозможно, а кто-то даже пытался отговорить Шеклтона от попыток до конца сезона. Шеклтон принял решение остаться в Южной Георгии на какое-то время в надежде, что ситуация улучшится.

Китобои особенно интересовались этой экспедицией. Опираясь на свой личный опыт и знание здешних морей, они прекрасно понимали, с какими проблемами столкнется Шеклтон. Кроме того, прибытие «Эндьюранс» стало настоящим событием в Южной Георгии;

¹⁶ Приподнятая часть верхней палубы в кормовой части судна. *Прим. ред.*

обычно в этом самом южном уголке цивилизации ничего особенного не происходило. На борту корабля устроили несколько вечеринок. Китобои ответили тем же, но уже на суше.

Большая часть команды любила проводить время в гостях у Фрильофа Якобсена – управляющего китобойной станцией Грютвикен. А Шеклтон даже преодолел пятнадцать миль до Стромнесса, чтобы погостить у Антона Андерсена, руководившего местным заводом в период межсезонья.

Пока Шеклтон находился в Стромнесе, директор завода Торальф Сорль вернулся из отпуска, проведенного в Норвегии. Это был человек тридцати восьми лет, мощного телосложения, с темными волосами и красивыми усами с франтовато закрученными кончиками. За долгие годы морских путешествий Сорль стал, наверное, лучшим гарпунщиком норвежского флота. К тому же он обладал глубокими знаниями в полярной навигации. В течение следующего месяца, опираясь на опыт Сорля и других местных капитанов, Шеклтону удалось воспроизвести общую картину перемещения льдов моря Уэдделла. Вот что он смог выяснить: море Уэдделла, своими очертаниями напоминающее круг, с трех сторон окружено землей: Арктическим континентом, Антарктическим полуостровом и Южными Сандвичевыми островами. Из-за такого расположения защищенная с трех сторон землей большая часть льда, формировавшегося в море Уэдделла, оставалась там же и не выходила в океан, где он должен был растаять. Из-за того что ветры в этом месте по антарктическим стандартам были довольно слабыми и не могли вынести лед в океан, новый лед формировался здесь на протяжении всего года, даже летом. Наконец, преобладающие потоки ветра сбивали льдины в огромный полукруг, сильно прижимая их к заливу Антарктического полуострова с западной части моря.

Однако пунктом назначения команды «Эндьюранс» был залив Вахсела, то есть почти противоположный берег. Поэтому оставалась надежда, что преобладающими ветрами и течением лед унесет именно от этой части побережья, и, если повезет, они успеют проскочить позади самых ужасных льдов этого подветренного берега.

Шеклтон решил пойти в обход зловещих ледяных масс – по северо-восточному периметру моря Уэдделла. Он рассчитывал, что судно подплывет к заливу Вахсела в то время, когда возле него уже не будет льда.

Момент отплытия всё оттягивали и в результате прождали до 4 декабря, надеясь, что корабль с припасами для китобойной станции привезет им последнюю почту из дома. Но он так и не появился к назначенному сроку. Поэтому ровно в восемь сорок пять утра 5 декабря 1914 года «Эндьюранс» подняла якорь и медленно продолжила свой путь, уходя из Камберлендского залива. Когда она прошла точку Барффа, прозвучала команда «Поднять паруса!». Косой, главный и передние паруса были подняты, затем прямо под освежающим северо-западным ветром закрепили верхние паруса. Сырая, невероятная смесь дождя и снега затянула весь горизонт над свинцовым морем. Шеклтон приказал Уорсли держать курс восточнее, к Сандвичевым островам. Между тем через два часа после того, как судно отчалило, прибыл корабль с припасами и почтой на борту.

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.