

Шеклтон Э. Г.



В СЕРДЦЕ АНТАРКТИКИ

Путешествия вокруг света

Путешествия вокруг света

Эрнест Генри Шеклтон

В сердце Антарктики

«Алгоритм»

1909

УДК 821.111
ББК 26.89 (4Вл)

Шеклтон Э.

В сердце Антарктики / Э. Шеклтон — «Алгоритм»,
1909 — (Путешествия вокруг света)

ISBN 978-5-486-03126-7

Эрнст 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.

УДК 821.111
ББК 26.89 (4Вл)

ISBN 978-5-486-03126-7

© Шеклтон Э., 1909
© Алгоритм, 1909

Содержание

Эрнст шеклтон и его путешествия[1]	6
В сердце Антарктики	33
Глава 1	34
Глава 2	39
Глава 3	48
Глава 4	54
Конец ознакомительного фрагмента.	58

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 Шеклтона прошли в деревенской обстановке, но уже шестилетним мальчиком он попал в город. В детстве он не выделялся особыми 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 нагрузиться селитрой 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 ознакомился 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 продолжительное 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 развиться 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

¹ Статья написана в 30-е годы прошлого века.

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 транспортов 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°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 денежные 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 Эрмитадж, а место четвертого помощника было предоставлено Шеклтону. Научный персонал экспедиции состоял из доктора Реджинальда Кётглица, 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 тянувшегося 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 плавучим 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 перетаскала 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 путникам 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 обнаружились 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 показались звезды на небе, так как солнце начало заходить за горизонт на столь продолжительное время, что наступала темнота. Шеклтону, 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, Шеклтону 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 сообщение 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 пробивал 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 приходилось 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 несколько 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, Эрмитадж 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 Эрмитадж даже -62°C . В дневнике Шеклтоне 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 Шеклтону и Вильсона в экскурсию для практики, чтобы подготовить их к большому путешествию. Для путешествия на юг Шеклтон 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 нововведением, 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 можно 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 Шеклтону за три последовательных дня: «25 ноября. Прошли 8 км вперед, но всего за день сделали 24 км. Миновали сегодня 80° ю. ш. и двигаемся 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 глубок 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 про-

шли 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°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°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 добрались 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. Шеклтону 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 оправиться. 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 Шеклтон, 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 Шеклтон был 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 Шеклтону создали ему такую широкую популярность, что, когда в Королевском Шотландском географическом обществе 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 Денди 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 Шеклону: на выборах в Денди 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 секретарем 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 Шеклтону 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 последовал ряд торжественно обставленных докладов в Королевском географическом обще-

стве 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 экспедиции. 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 чрез 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 испытанным 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 поспособствовал 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 финансового 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 найдет 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 Шеклтону 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 Шеклтону 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 Шеклтону, 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 экспедиции. 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 отстаиваться 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 могло 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 освободилось 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 Вакселя, к которому стремился Шеклтон, но судно было по-прежнему прочно сковано льдом, оно представляло собой как бы замок на плавающем острове, и не было никаких возможностей продвинуть его к матерiku 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 направления; 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 судном 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 сковывающих 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, надви-

гаясь также слева, взгромоздилась 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, громоздились 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 имелаась 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 подготовлялся 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 Шеклтона 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 постав-

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

Шеклтону 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 Шеклтону под 1 февраля 1915 года имеется следующая запись:

«65°16'30" ю. ш. 52°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 °С, 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 «Германия», 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 ожидалось 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 хижины 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-Вильс» 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 проливной 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 поддавались 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 Шеклтона, 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 плавучее 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 раскололось 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 одну 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 подняли 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-Вилльсе». 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. Кто-то 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 заливается 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 второе 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 приколол 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 льдине 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 способности «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 наблюдения, 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 было 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 испытание: 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 ни 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 ост-

рова 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, отыскиали 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.

Прежде всего необходимо было теперь подумать об оставшихся товарищах. Еще до наступления ночи Шеклтону, при содействии директора станции, удалось послать за ними во фьорд Короля Гакона паровой катер, на котором отправился Уорслей. Затем Шеклтон занялся вопросом об освобождении 22 обитателей Слонового острова. В Хусвике был оставлен на зиму небольшой стальной китобойный пароход «Небо юга», в 80 тонн, но снестись с его владельцами не было никакой возможности. Местный судья, представлявший собой там одновременно и судебную власть, и правительство, разрешил, впрочем, воспользоваться этим судном Шеклтону за его полную ответственность, а капитан Том, судно которого грузилось китовым жиром, взял на себя командование «Небом юга». Команду удалось подобрать из добровольцев с китобойных судов, охотно выразивших желание принять участие в спасении других моряков, своих собратьев.

Пока шли приготовления к этой поездке, Шеклтон узнал от своего хозяина печальную для себя новость: «Аврора» во время зимовки в проливе Мак-Мурдо вмерзла в льды, и одновременно с «Эндюрансом» ее унесло по направлению к северу. Несмотря на то что льды ее сильно повредили, она в конце концов успешно выбралась из них в марте 1916 года вблизи островов Беллени и благополучно прибыла в Новую Зеландию. Однако 10 человек остались на Антарктическом материке, в том числе Макинтош и пятеро его спутников, не вернувшихся из своего путешествия к глетчеру Бердмор.

Таким образом, вся экспедиция оказывалась в очень сложном и запутанном положении. Сам Шеклтон находился на одном конце Южной Георгии, трое его спутников – на другом конце этого острова, 22 других – на Слоновом острове, где им угрожала опасность на зиму быть скованными льдами, 10 человек находилось или в проливе Мак-Мурдо, или, может быть даже, часть из них погибла совершенно на барьерном льду, одно из судов экспедиции утонуло, другое было серьезно повреждено. Он знал вместе с тем, что денежные средства экспедиции должны были уже истощиться, а самого его отделяли теперь сотни миль бурного моря от ближайшей телеграфной станции, с которой он мог бы дать знать о себе и о своих затруднениях внешнему миру. Да и вопрос еще, придет ли ему этот мир, захваченный мировой войной, на помощь? Норвежские китобои рассказывали ему здесь совершенно невероятные вещи об ужасах, ранее неведомых в цивилизованном мире, о мирных судах, потопляемых подводными лодками, о городах, разрушаемых бомбами с аэропланов, о регулировке питания карточками, о цензуре писем, о принудительной военной службе и о невероятных налогах. «Весь мир сошел с ума!» – резюмировали положение вещей обитатели Южной Георгии.

Однако как раз в это время друзья его, находившиеся в большой тревоге, возбудили перед английским правительством вопрос об организации помощи. При Адмиралтействе был создан комитет под председательством старого исследователя Арктики Льюиса Бомона, для выработки мер к спасению оставшихся в живых членов экспедиции. И как раз в тот день, когда Шеклтон добрался до Стромнесской станции, комитет постановил приобрести старый пароход «Дискавери» и отправить его в море Уэдделла, а «Аврору» снарядить вновь и направить в море Росса.

Двадцать второго мая Уорслей вернулся назад с тремя остальными спутниками, которые были затем отправлены в Англию на судне, нагружившемся китовым жиром, а 23 мая Шеклтон, Уорслей и Крин вышли на «Небо юга». Шеклтон был полон самых лучших надежд – ведь, на самом деле, он не потерял времени даром, и если только дальше ему повезет, то вся партия, находящаяся на Слоновом острове, через неделю будет также уже на пути к дому. Но счастье его оставило. 26 мая они встретили сплошной плавучий лед, два дня пробовали обойти его, но никакого прохода не было, их крохотный пароход был бы раздавлен, как яичная скорлупа, если бы лед вокруг него сомкнулся. Им не удалось подойти к острову ближе 70 миль, их запасы угля приходили к концу – пришлось оставить спасательные операции и направить свой путь к Фолклендским островам. 31 мая «Небо юга» пришел в порт Стенли. Отсюда Шеклtonу удалось отправить по беспроволочному телеграфу домой сведения о самом себе и о своей экспедиции. Он получил и ответные телеграммы, и кучу поздравлений. На Фолклендских островах не было подходящего судна, на котором можно было бы предпринять зимой путешествие на остров Слоновый. Ранее не было случая, чтобы кто-нибудь решался на такое путешествие. Шеклтон знал, однако, что если только почему-нибудь на острове в данное время нет пингвинов и тюленей, то люди его должны уже голодать и подвергаться большой опасности. Губернатор Фолклендских островов встретил его любезно и гостеприимно и оказывал всякое содействие. Английское Адмиралтейство и личные друзья Шеклтoна старались найти по телеграфу в каком-нибудь южноамериканском или южноафриканском порту деревянное судно, которое было бы пригодно для путешествия во льдах, но старания были тщетны, а «Дискавери» мог быть отправлен из Англии лишь через несколько недель.

Наконец Шеклtonу удалось по телеграфу получить обещание от правительства Уругвая предоставить в его распоряжение тральщик «Институт рыболовства», и это судно действительно прибыло из Монтевидео в порт Стенли 10 июня, и в тот же вечер Шеклтон вышел уже на нем в путь. Состояние погоды было, правда, отвратительное, но лучшего нельзя было и ожидать в это время года под данными широтами. Уругвайские моряки сильно страдали от жестокого холода, но не хотели все же покинуть Слонового острова, к которому судно подошло совсем близко, – днем горы острова были видны в каких-нибудь 30 милях, но все усилия пробиться через лед оказались тщетными. В конце концов вышел уже почти весь запас угля, и поврежденный во льду тральщик едва смог вернуться в порт Стенли, не добившись никаких результатов. Уругвайское правительство предлагало починить судно и сделать новую попытку, но ремонт этот должен был занять столько времени, что фактически приходилось отказаться от попыток спасения. С другой стороны, Нансен от имени норвежского правительства предлагал «Фрам», но его прихода пришлось бы слишком долго дожидаться. Пири побуждал правительство Соединенных Штатов предоставить «Рузвельт», но и из этого также ничего не вышло. Не удалось Шеклtonу получить и старую аргентинскую канонерку «Уругвай», которая 12 лет тому назад спасла экспедицию Норденшельда.

Тогда с почтовым пароходом Шеклтон отправился в самый южный из городов Чили, Пунта-Арена, маленький порт в Магеллановом проливе. Имевшаяся там шотландская колония приняла его чрезвычайно гостеприимно и собрала даже по подписке деньги, необходимые для новой попытки спасения команды «Эндрюанса». Была зафрахтована старая парусная шхуна со вспомогательным двигателем, «Эмма», и набрана команда из 10 человек разных национальностей. Ввиду бурной погоды был взят в качестве буксира небольшой чилийский казенный

пароход «Иелко», который должен был пробуксировать «Эмму» на расстоянии 200 миль к югу от мыса Горн. Путь на буксире, против бурных ветров Южного Атлантического океана, был сплошной тяжелой борьбой с огромными волнами, при которой буксирный канат неоднократно лопался и шхуне приходилось плохо. У острова Статен «Иелко» оставил шхуну, так как ветер стал попутным и она шла даже быстрее его. 21 июля Шеклтон и Уорслей были уже в расстоянии 100 миль от Слонового острова, но там они встретили опять непроходимый пояс льдов, и после двухдневной борьбы с ними и эта третья попытка оказалась столь же безуспешной, как и обе предыдущие. Измученные исследователи принуждены были вернуться в порт Стенли, куда прибыли 3 августа.

Здесь Шеклтон узнал по телеграфу, что, несмотря на войну, Адмиралтейство не забыло о помощи и «Дискавери» уже готовится в Девонпорте к отплытию на Фолклендские острова, куда сможет прибыть в середине сентября. Он чувствовал, однако, что положение оставшихся на Слоновом острове должно быть уже отчаянным, времени нельзя терять ни минуты, в конце сентября помощь может оказаться уже запоздалой, потому он отправился опять в Пунта-Арена и, не найдя там никакого другого судна, обратился к чилийскому правительству с просьбой предоставить ему еще раз «Иелко» для последней попытки. Этот небольшой стальной пароходик был, правда, совершенно не приспособлен к плаванию во льдах и легко мог быть ими раздавлен, так что с Шеклтону взяли слово, что он пойдет только по воде, свободной от льда. 25 августа «Иелко» вышел из Пунта-Арена и благодаря относительно благоприятной погоде добрался 30 августа до Слонового острова, где нашел теперь совершенно свободный проход во льдах до самого берега. Идя вдоль берегов, Уорслей сейчас же увидел лагерь Вильда, а обитатели острова заметили судно как раз, когда сидели за обедом, – этот обед так и остался недоконченным. С «Иелко» пришла на берег шлюпка с Шеклтоном на носу, который прежде всего, высаживаясь на берег, стал бросать коробки папирос изголодавшимся по табаку курильщикам. «Все ли здоровы?» – крикнул Шеклтон. «Все решительно, всё обстоит благополучно, хозяин!» – ответил Вильд. Трудно описать последовавшую затем сцену свидания членов экспедиции с их начальником, приложившим столько энергии к их спасению. Им пришлось пережить на острове тяжелую зиму и сильно страдать от штормов и от холода. Все время они были окружены льдами, державшими их в плену. Благодаря искусству Вильда, бывшего великолепным организатором, а также благодаря заботам обоих врачей экспедиции, Маклина и Мак-Ильроя, не было никаких серьезных заболеваний и дисциплина также не нарушалась. За все время пребывания на острове поддерживалось самое бодрое настроение и полная уверенность, что скоро придет помощь.

Сборы были недолги, надо было торопиться. За три рейса шлюпки было перевезено все оставшееся имущество экспедиции, все сохранившиеся ее отчеты, фотографические снимки, заснятые фильмы. Через какой-нибудь час все 28 человек были уже на судне, и «Иелко» шел на север.

Третьего сентября «Иелко» прибыл в Пунта-Арена и был торжественно встречен всем населением, устроившим Шеклтому настоящий триумф. Чилийцы относились к экспедиции вообще с большой симпатией, а здесь к тому же радовались, что именно их судно оказало такую помощь. Теперь Шеклтому предстояла новая задача – необходимо было предпринять меры к спасению той части экспедиции, которая находилась в море Росса. Он узнал по телеграфу, что при содействии правительств Англии, Австралии и Новой Зеландии уже отремонтирована и приготовлена к плаванию «Аврора» под начальством капитана Девиса, его бывшего сотрудника на «Нимроде». Шеклтон считал, однако, не только своим неотъемлемым правом, но и своим долгом принять личное участие в спасении Макинтоша и его спутников. После продолжительных переговоров, побывав в Вальпараисо, в Сантьяго и в Монтевидео, чтобы поблагодарить чилийское и уругвайское правительства за оказанное содействие, Шеклтон в октябре через Панаму, Новый Орлеан, Нью-Йорк и Сан-Франциско прибыл в Новую Зеландию – ему при-

шлось избрать такой кружной путь из-за того, что пути по Атлантическому океану были отрезаны военными действиями. В Веллингтоне он нашел очень радушный прием. Новозеландское правительство и обширный круг друзей экспедиции оказали ему всякую поддержку. «Аврора» была уже готова к отплытию. Шеклтон не хотел нарушать прав уже назначенного капитаном судна Девиса, и вместе с тем считал неудобным ехать на своем судне пассажиром, он зачислился поэтому сверхштатным помощником на «Аврору», принеся в жертву долгу свое самолюбие. 20 декабря «Аврора» вышла из порта Чельмерса, под голубым флагом королевского яхт-клуба, и совершила быстрый переход до моря Росса, где уже 10 января 1917 года Шеклтону приветствовал на горизонте его старый знакомый, вулкан Эребус, со своими ледяными склонами и постоянным развевающимся флагом из полосы дыма и паров. Судно остановилось у мыса Ройдс, и Шеклтон съехал на берег и увидел опять свою старую хижину, построенную во время экспедиции на «Нимроде», и знакомые ландшафты вокруг нее, напоминавшие счастливые проведенные здесь дни. В хижине он нашел письмо, в котором сообщалось, что партия экспедиции избрала своим опорным пунктом зимовку капитана Скотта на мысе Ивенс, против острова Недоступный. Вскоре показались вдали на льду с санями, запряженными собаками, шесть человек, шедших с юга, — они добрались до корабля и сообщили о всех происшествиях, полных трагизма.

Южная партия в 1915 году вернулась к мысу Хижины 26 марта, после того как ею были устроены склады продуктов на 70° и на 80° ю. ш., но она не могла добраться до мыса Ивенса из-за того, что море было свободным ото льда, а «Аврора» находилась здесь же замерзшей во льдах, как они думали, на всю зиму. Только в начале июня лед настолько окреп, что эта партия могла пройти те 23 км, которые отделяли ее от мыса Ивенса, и тут они с ужасом увидели, что льды вместе с «Авророй» были унесены бурей 6 мая, еще до того, как судно успело выгрузить все зимние запасы и снаряжение. Макинтош со своими девятью спутниками сделали все, что могли при данных обстоятельствах, чтобы благополучно перезимовать. Уже в начале октября отправилась партия из шести человек на собаках для устройства складов — они совершили самое продолжительное путешествие на собаках, занесенное в летописи полярных исследований. Ими были устроены склады на 81° и 82° ю. ш., и 27 января 1916 года Макинтош вместе с Джойсом, Эрнстом Вильдом, Ричардсом и Хайвардом устроили последний склад около горы Надежды, в конце Бердморского глетчера, чтобы гарантировать благополучное возвращение трансантарктической партии, — им и в голову не приходило, что эта часть экспедиции даже не высадилась на сушу и в этот момент дрейфовала на льдине в море Уэдделла, к северу от южного полярного круга, а их собственная «Аврора» была скована льдами к северу от островов Беллени и не могла более за ними прийти. Обратный путь этой партии являлся даже еще более ужасным, чем возвращение капитана Скотта. Еще за несколько дней до достижения крайней точки им пришлось оставить позади в лагере Спенсера Смиса, в совершенно беспомощном состоянии из-за сильной цинги. Теперь они его забрали на обратном пути и везли на санях. Макинтош постепенно ослабевал, больной той же самой болезнью. Им пришлось долго сидеть в одном из лагерей из-за свирепствовавшей снежной бури. Продовольствие и топливо у них почти вышли, когда 23 февраля они сделали отчаянную попытку продвинуться вперед. Большинство участников было слишком слабо, потому для заболевших был устроен лагерь, а Джойс, Ричард и Хайвард, чувствовавшие себя лучше, двинулись вперед с четырьмя оставшимися собаками. Им с трудом удалось добраться до склада около утеса Минны, в 110 км к югу от мыса Хижины. Едва ли приходилось когда-нибудь санной партии быть столь близкой к гибели, — пищевые запасы их совершенно истощились, а когда они добрались до склада, то едва были даже в состоянии есть. После некоторого отдыха они вернулись к своим больным товарищам, Макинтош был уже так слаб, что его, вместе со Спенсером Смисом, пришлось положить на сани, а три дня спустя к ним обоим присоединился и Хайвард. Трое участников, способные еще идти, были страшно слабы, и всем им, казалось, угрожала неминуемая гибель. В 50 км от

мыса Хижины Макинтош настоял на том, чтобы его оставили одного в лагере, а другие с Хайвардом и Спенсером Смесом на санях двинулись бы вперед. 9 марта Спенсер Смес скончался, после того как в течение шести недель товарищи тащили его на санях по барьерному льду; два дня спустя они добрались до мыса Хижины. Через неделю те, кто был посильнее, вернулись назад за Макинтошем и доставили его благополучно на мыс Хижины.

Наступило уже 18 марта, а судна все не было. Никогда еще не было предпринято такой планомерной подготовительной работы в широком масштабе, как выполненная с таким самоотвержением партией Макинтоша, – она прошла более 2300 км в 160 дней. Отдых и свежая пища в хижине скоро позволили одолеть цингу, и через несколько месяцев здоровье всех пятерых восстановилось. Макинтош очень стремился попасть на мыс Ивенс и выяснить, что произошло с судном и кто там остался, но несколько раз подряд, как только морской лед становился более толстым и представлялась возможность по нему продвигаться, так разыгрывалась буря, разбивала лед и разгоняла его. В конце концов 8 мая Макинтош и Хайвард решили не ждать более и отправиться, хотя другие советовали им подождать, считая предприятие слишком рискованным. Поднялась буря, и когда она улеглась, то оставшиеся нашли следы двух своих товарищей, шедшие до обломанного края льда, за которым было уже открытое море. Безумная смелость, проявлявшаяся Макинтошем в течение всей его жизни, полной опасностей, была в конце концов причиной его гибели. Лишь в середине июля 1916 года смогли трое оставшихся членов партии Макинтоша добраться с мыса Хижины до мыса Ивенс, где они присоединились к трем другим членам экспедиции, зимовавшим там, и теперь, по приходе «Авроры», рассказали начальнику экспедиции всю печальную историю своих приключений.

Шеклтон предпринял несколько коротких поездок, чтобы осмотреть берег и острова, не найдутся ли какие-нибудь следы потерянных людей, но никого из них не нашли. 19 января Девис вывел «Аврору» из пролива Мак-Мурдо и совершил быстрый переход в Веллингтон, куда пришли 9 февраля. Экспедиция, таким образом, была закончена. По беспроволочному телеграфу весь свет узнал о трагическом исходе путешествия той части экспедиции, которая работала в море Росса, и об успешном спасении всех, кто остался в живых. В Новой Зеландии Шеклтон был оказан восторженный прием. «Аврора» была ему передана правительством обратно в собственность, без взыскания стоимости ее ремонта, снаряжения и содержания за последнее плавание. Ему без труда удалось продать это судно и, таким способом, расплатиться со сделанными в течение всего этого времени крупными долгами. Еще в бытность в Веллингтоне им была написана, под свежим впечатлением, вышедшая значительно позднее книга о всех приключениях Трансантарктической экспедиции, под заглавием «Юг» («South»).

Экспедиция эта, хотя и не выполнила основной своей задачи, была все же не лишена некоторых крупных результатов. Ею было собрано большое количество метеорологических данных. Она пролила также свет на движение льдов как в море Уэдделла, так и в море Росса. В море Уэдделла были сделаны во многих местах промеры, расширившие сведения о распределении глубин, собранные экспедициями «Скотии» и «Германии».

По возвращении в Лондон Шеклтон несколько месяцев занимался чтением публичных лекций о своих полярных путешествиях и исполнял различные мелкие поручения, дававшиеся ему английским правительством. Его не оставляла, однако, мечта об организации нового путешествия. Некоторое время он вел переговоры с правительством Канады об исследовании арктических вод у канадских берегов, именно моря Бофора (к востоку от Берингова пролива). Переговоры эти не привели ни к каким результатам, и внимание его снова направилось на юг. Он предполагал теперь организовать чисто океанографическую экспедицию для обследования всех островов, расположенных вблизи Антарктического материка, так как положение многих из них было неизвестно, а существование других подвергалось даже сомнению. Вместе с тем предполагалось обследовать и очертания самого материка Антарктики, от Земли Эндерби до Земли Котса. Благодаря образовавшимся теперь у Шеклтона большим связям ему сравни-

тельно легко удалось получить на эту экспедицию необходимые денежные средства. В Норвегии была приобретена небольшая шхуна – тюленебой со вспомогательным двигателем, менее 200 тонн вместимости и всего 111 футов длиной, – ей дали название «Квест» («Поиск»). Она была отремонтирована в доке и оборудована всем новейшим снаряжением и наиболее совершенными техническими приспособлениями для научных исследований. Ее снабдили беспроволочным телеграфом, компасом-жироскопом, гидропланом, змеями для метеорологических наблюдений, глубоководными лотами и лебедками с большим количеством троса, для океанографических исследований, и даже электрическими грелками в бочке наверху мачты. В сентябре 1921 года «Квест», окончательно снаряженный, стоял уже в Темзе. В состав экспедиции входило семеро участников предыдущей экспедиции на «Эндюрансе» и среди них, прежде всего, постоянный спутник Шеклтона Франк Вильд, бывший его непосредственным помощником. Участвовали также капитан Уорслей, оба врача, Маклин и Мак-Ильрой, метеоролог Хуссей и др.

Двадцать четвертого сентября «Квест» вышел из Плимута и направился в Кейптаун (Капстад), так как оттуда предполагалось начать обследование того квадранта Антарктики, в котором находится Земля Эндерби. Во время этого перехода маленькому суденышку еще по пути в Португалию пришлось вынести сильнейшую бурю, заставившую зайти в Лиссабон и произвести некоторые починки. Еще худшая погода началась на переходе от Лиссабона до Мадейры. Постоянные встречные ветры заставили Шеклтона изменить план и вместо Кейптауна направиться в Рио-де-Жанейро, куда «Квест» прибыл 22 ноября. Здесь снова пришлось поставить судно в док и заняться починкой машины, действовавшей не исправно. Благодаря деятельному участию бразильского правительства все эти починки были выполнены в кратчайший срок, и судно к середине декабря было окончательно готово к плаванию. Уже в течение этого времени в состоянии здоровья Шеклтона обнаруживались тревожные признаки – еще во время пребывания на Мадейре ему пришлось пролежать два дня в постели, как он думал, из-за инфлюэнцы. В Рио-де-Жанейро он также чувствовал себя плохо при ужасающей жаре в это время года, но не придавал особого значения своему нездоровью, занятый окончательными хлопотами и приготовлениями к отъезду.

Девятнадцатого декабря «Квест» вышел из Рио-де-Жанейро на Южную Георгию. По пути ему опять пришлось выдержать сильнейшую бурю, во время которой крен достигал 50° и огромные волны обрушивались на палубу суденышка, превосходно выдержавшего это испытание.

Четвертого января 1922 года «Квест» достиг Южной Георгии и стал на якорь в бухте Гритвикен, у китобойной станции. Шеклтон сошел на берег, чтобы повидать своих старых друзей и скорее покончить со всеми последними приготовлениями к рейсу в антарктические воды, несколько уже запоздавшему из-за различных задержек. Вечером он вернулся на судно, не обнаруживая никаких признаков нездоровья. Он говорил своим спутникам, что доволен и счастлив теперь, так как чувствует, что началось настоящее путешествие. К ночи он сел писать свой дневник, и последние написанные им слова были: «С наступлением сумерек я увидел одинокую поднимающуюся над заливом звезду, сверкающую как драгоценный камень». В 3 ч. 30 мин. 5 января он скончался от приступа грудной жабы.

Смерть его была совершенно неожиданна для всех его спутников, она последовала так быстро, что доктор Маклин, при этом присутствовавший, не успел даже оказать никакой медицинской помощи. Он позвал Вильда, Мак-Ильроя и Хуссея, но они не будили никого более на судне, и остальные узнали ужасную новость только утром. Наступил день, полный горя и отчаяния.

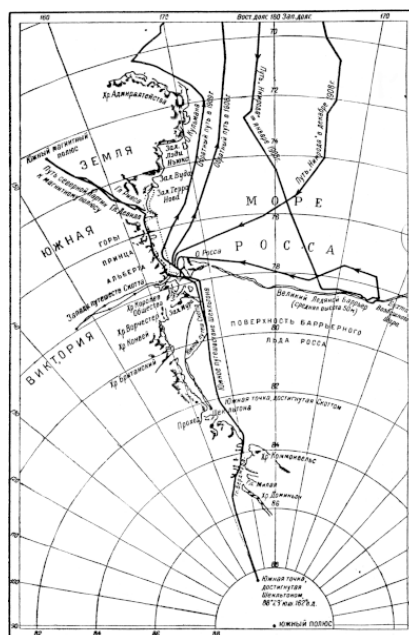
Вильд принял начальство над экспедицией и решил, что она все же будет продолжаться и отправится в путь, – он был уверен, что таково было бы желание ее покойного руководителя. Беспроволочный телеграф был испорчен и не действовал, так что нельзя было снестись со

внешним миром до отправления из Гритвикена ближайшего парохода. Тело Шеклтона набальзамировали и решили отправить в Англию для погребения, хотя старые товарищи его по путешествию и полагали, что сам он, наверное, пожелал бы быть погребенным в Южной Георгии. Они считали, однако, что не могут решить этого вопроса без согласия его вдовы. Сопровождать тело до ближайшего порта взялся Хуссей. Оно было переправлено на норвежском пароходе «Профессор Грувель» в Монтевидео, куда прибыло 29 января, и на следующий день весь мир узнал о печальном исходе экспедиции. Уругвайское правительство оказало покойному высшие военные почести. Когда из Лондона пришло известие, что его вдова высказывается также за то, чтобы местом его последнего упокоения была Южная Георгия, тело путешественника было отправлено на английском пароходе «Вундвиль» в Гритвикен и там погребено.

Когда «Квест» вернулся в Гритвикен после рейса по антарктическим водам, Вильд и его товарищи сложили огромный холм на вершине выдающегося в море мыса как памятник своему руководителю.

Г. Р. Милль

В сердце Антарктики



Глава 1

Экспедиция, ее цели, снаряжение и состав

Люди отправляются в дальние, неведомые страны по разным причинам: одних побуждает к тому просто любовь к приключениям, других – неутолимая жажда научных исследований, третьих, наконец, влечет в отдаленные страны таинственность и очарование неизвестного. Что касается меня, то, я думаю, комбинация всех трех этих причин побудила меня еще раз попытаться счастье на далеком крайнем юге, скованном льдами. Перед тем, участвуя в экспедиции «Дискавери», я заболел и был отправлен домой до ее окончания, потому меня не оставляло желание во что бы то ни стало еще раз повидать этот огромный континент Антарктики, с его снежными пустынями и ледниками. Экспедиция «Дискавери» привезла в свое время огромный научный материал и в некоторых важных областях науки дала ценнейшие результаты, но я полагал, что следующая экспедиция может продвинуть еще далее дело исследования Антарктики. Экспедиция «Дискавери» открыла огромную цепь гор, тянущуюся с севера на юг, от мыса Эдер до $82^{\circ}17'$ ю. ш., но куда направляется далее этот хребет, к юго-востоку или прямо на восток, и продолжается ли он на значительное расстояние, не было выяснено, а потому не были определены и южные границы равнины Великого ледяного барьера. Беглый взгляд, брошенный нами на Землю Короля Эдуарда VII с борта «Дискавери», не позволял ничего сказать положительного относительно природы и протяжения этой земли, и тайна ледяной стены Великого барьера оставалась невыясненной. Точно так же весьма существенным для науки было бы получить хотя бы некоторые сведения относительно движения ледяного покрова, образующего барьер. Затем мне хотелось выяснить также, что находится за открытыми нами горами южнее широты $82^{\circ}17'$ и поднимается ли там Антарктический материк также в виде высокого плоскогорья, подобного тому, которое было найдено капитаном Скоттом за западными хребтами. Многие следовало еще сделать и в области метеорологии, и эти работы имели особый интерес и значение для Австралии и Новой Зеландии, ведь условия погоды этих стран находятся под значительным влиянием Антарктического материка. В области зоологии, при всей бедности фауны Антарктики видами животных, можно было сделать еще много интересного, а также особое внимание я хотел обратить на минералогические исследования, помимо общих геологических. Изучение южного полярного сияния, атмосферного электричества, приливных течений, гидрологии, воздушных течений, образования и движения льдов, вопросов биологических и геологических – все эти задачи представляли собой безгранично обширное поле исследований, и организация экспедиции с этими целями вполне оправдывалась бы уже из чисто научных соображений, независимо от желания достигнуть возможно более высоких широт.

Затруднения, с которыми приходится встречаться всем, кто пытается организовать экспедиции для исследования, это, конечно, прежде всего затруднения финансовые, и мне с ними пришлось также в первую голову столкнуться. Снаряжение и работы антарктической экспедиции требуют затраты не одной тысячи фунтов стерлингов, притом без надежды скоро вернуть их обратно, и даже с полной вероятностью, что их вообще не удастся вернуть. Я составил смету возможно более экономную, как в смысле снаряжения судна, так и в смысле личного состава экспедиции, но более года, несмотря на все мои усилия, мне не удавалось получить необходимой суммы. Я обращался за содействием к богатым людям, я доказывал, как только умел, всю важность предполагаемых исследований, но денег не мог получить, и одно время казалось даже, что придется совсем бросить это предприятие. Я продолжал, однако, настойчиво хлопотать, и в конце 1906 года получил некоторые обнадеживавшие меня обещания финансовой поддержки от нескольких своих личных друзей. В результате дальнейших хлопот 12 февраля 1907 года у меня было такое количество денег – правда, только обещанных мне, – что я при-

знал возможным заявить окончательно об отправлении экспедиции в Антарктику. На деле, впрочем, некоторые из этих обещаний не могли быть выполнены, и позднее мне пришлось столкнуться с большими финансовыми затруднениями. Когда, однако, на помощь мне пришли правительственные органы Австралии и Новой Зеландии, финансовое положение экспедиции стало более удовлетворительным.

В марте 1907 года я набросал в статье, напечатанной в лондонском «Географическом журнале», общий план работ экспедиции. План этот был таков: экспедиция должна была выйти из Новой Зеландии в начале 1908 года; собственное судно должно было доставить ее на Антарктический континент, где предполагалась зимовка; судно должно было выгрузить весь состав экспедиции и запасы и вернуться затем в Новую Зеландию. Устраняя зимовку на судне во льдах, я, таким способом, делал ненужной организацию вспомогательной экспедиции с особым судном, так как то же самое экспедиционное судно могло прийти на следующее лето и забрать нас с места зимовки. Береговой отряд экспедиции, состоящий из 9—12 человек, при обладании надлежащим снаряжением должен был организовать три отдельные исследовательские партии, имеющие отправиться внутрь страны весной. Одна из них должна была пойти на восток, по возможности пересечь Барьерный ледник и выйти к земле, известной под названием Земли Короля Эдуарда VII; далее она должна была пройти вдоль берега на юг, если он погибает в этом направлении, или – на север и могла вернуться, когда признает это необходимым. Вторая партия должна была направиться на юг тем же самым путем, каким шла южная санная партия экспедиции «Дискавери». Третья партия должна была пойти к западу через горные хребты, но не прямо на запад, а по направлению к магнитному полюсу. Главная особенность экспедиции, в смысле способов передвижения, предполагалась в том, что для санных путешествий в восточном и южном направлении будут взяты маньчжурские лошади, а для путешествия на юг вместе с ними специально приспособленный автомобиль. Научные цели экспедиции отнюдь не имеются в виду приносить в жертву стремлению побить рекорды предыдущих исследователей, но вместе с тем будут приложены все усилия к тому, чтобы достичь Южного полюса. Будут продолжены также биологические, метеорологические, геологические и магнитные исследования экспедиции «Дискавери». Кроме того, я предполагал пройти вдоль берегов Земли Уильса и получить точные данные относительно их природы и направления.

Без сомнения, для такой небольшой экспедиции, как наша, программа эта была очень обширной, но я был уверен, что ее удастся выполнить, и полагаю, что сделанное нами до некоторой степени оправдывает эту уверенность. Перед отправлением из Англии я решил, что по возможности устрою базу экспедиции на Земле Короля Эдуарда VII, а не в проливе Мак-Мурдо, где находилась зимовка экспедиции «Дискавери», – таким образом, будет обследована совершенно новая область Антарктики. В дальнейшем описании будет выяснено, каким образом обстоятельства заставили меня отказаться от этого плана. Все мои планы были тщательно разработаны на основании моего собственного опыта, приобретенного во время экспедиции «Дискавери», а также на основании того, что мне было известно из опыта организации вспомогательных судов «Терра-Нова» и «Морнинг» и судна «Уругвай» аргентинской экспедиции, отправленного на помощь Норденшельду. Я решил, что не буду устраивать никакого экспедиционного комитета в Англии, так как экспедиция эта является всецело моим собственным предприятием, – я взялся сам лично наблюдать за всей ее организацией. Когда финансовые вопросы были разрешены, мне пришлось заняться заказом снаряжения и продовольствия, подыскиванием судна и подбором персонала.

Что касается путевого снаряжения, то для того, чтобы запастись им, я специально отправился в Норвегию – там были заказаны сани, меховые финские сапоги и рукавицы, спальные мешки, лыжи и другие предметы снаряжения. Сани были заказаны специальной фирме по образцу саней Нансена, из отборного дерева и наилучшего изготовления. Их было сделано 10 двенадцатифутовых, 18 одиннадцатифутовых и 2 семифутовых – самые большие предна-

значались для лошадей, одиннадцатифутовые годились как для лошадей, так и для людей, а маленькие сани предназначались для работ около зимовки и для коротких экскурсий.

Меховые вещи были заказаны в Драммене. Мы выбрали олений мех для спальных мешков, взяв для этой цели молодых оленей с короткой и густой шерстью, так как он менее подвержен износу в условиях сырости, чем мех взрослых. Заказ на меха был невелик: по опыту экспедиции «Дискавери», я решил применять мех лишь для защиты ног и рук, а также для спальных мешков, тогда как одежду взял шерстяную, плотную, непроницаемую для ветра. Всего было заказано три больших спальных мешка, каждый на трех человек, и дюжина односпальных мешков.

В Норвегии же были заказаны 12 пар лыж. Во время санных экскурсий мы ими не пользовались вовсе, но они были полезны при ходьбе в ближайших окрестностях зимовки. Все заказы должны были быть готовы и доставлены в Лондон к 15 июня 1907 года.

Прежде чем покинуть Норвегию, я заехал в Сандифьорд, чтобы попробовать договориться с К. Христиансенем, владельцем судна «Бьорн», – оно было специально построено для работы в полярных условиях и казалось очень подходящим для моих целей. Это был пароход 700 тонн вместимости, с сильной машиной тройного расширения, гораздо лучше оборудованный во всех отношениях, чем другое имевшееся в виду судно, сорокалетний «Нимрод». Выяснилось, однако, что я не в состоянии купить «Бьорн» при всем своем желании.

По возвращении в Лондон я купил «Нимрод», который был в это время в плавании и должен был прийти с Ньюфаундленда. Судно это было мало и старо, максимальный ход его под парами едва достигал 6 узлов, но, с другой стороны, оно было очень прочно построено и способно было переносить самые тяжелые ледовые условия. За свое долгое существование оно и на самом деле получило уже не раз боевое крещение во льдах. По моему поручению его осмотрели опытные люди и признали вполне пригодным. 15 июня «Нимрод», сделав быстрый переход, пришел в Темзу.

Имея в виду, что «Нимрод» должен был высадить экспедицию на Антарктический материк и затем вернуться в Новую Зеландию, надо было позаботиться о подходящей хижине, в которой можно было бы провести зиму до наступления времени, удобного для санных экскурсий. Такая хижина, долженствовавшая служить нам защитой от антарктических снежных бурь, была построена по моему заказу в окрестностях Лондона. Она имела в длину 33 фута (9,9 м), в ширину 19 футов (5,8 м) и высоту 8 футов (2,4 м). После окончания и осмотра ее она была разобрана на части и погружена на «Нимрод». Остов ее был сооружен из толстых бревен высшего качества. Ее крыша, пол и все отдельные части были сделаны на шипах и на болтах, чтобы облегчить ее установку в Антарктике. Стены были усилены железными креплениями, так же как и стропила, поддерживающие крышу. Стены и крыша были покрыты снаружи сперва толстым кровельным войлоком, затем врезанными одна в другую досками, внутри еще слоем войлока и тонкой обшивкой из досок. В дополнение к этому, ввиду крайних холодов, пространство примерно в 4 дюйма (10 см) между внутренней обшивкой и войлоком было выполнено пробковыми опилками, хорошо изолировавшими от холода. Хижина эта стояла на деревянных столбах, которые должны были быть врыты в землю или в лед, а на гребне крыши были укреплены кольца, сквозь которые можно было продеть канаты для дополнительного укрепления хижины против действия сильных ветров. В ней имелись две двери, и между ними небольшие сени, так чтобы открывание наружной двери не вызывало притока холодного воздуха; окна были также двойные, в потолке находились вентиляторы, выведенные на крышу, открывавшиеся и закрывавшиеся изнутри. Никакой внутренней отделки не было, и мебели было взято очень мало, так как я предполагал построить перегородки, койки и прочие необходимые принадлежности обихода из ящиков. Освещение предполагалось ацетиленовое, и с этой целью был взят генератор газа, необходимый трубопровод и запас карбида. Печь была построена для нас специально в 4 фута длиной и в 2 шириной, с топкой для каменного угля – она должна была топиться непре-

рывно день и ночь и своей большой наружной поверхностью обогревать всю хижину. Печь эта служила и плитой; труба ее была из оцинкованной стали, сверху имелся вращающийся колпак.

В качестве транспортных средств я решил взять собак, лошадей и, для помощи в продолжительных путешествиях, автомобиль, но свои главные надежды я все же возлагал на лошадей. Собаки оказались малопригодными на поверхности барьерного льда. Я был уверен, что маленькие, но сильные лошадки, настоящие пони, которыми пользуются в Северном Китае и Маньчжурии, окажутся вполне пригодными, если их удастся довести до Антарктического материка. Мне говорили, что они с успехом применялись для очень тяжелой работы во время русско-японской войны.

При содействии Шанхайского банка человек, специально знакомый с этим делом, был отправлен в Тянь-Цзинь по моему поручению и выбрал там примерно из 2 тысяч лошадей, приведенных для продажи, 15 наилучших для моей экспедиции. Все выбранные лошади были возрастом от 12 до 17 лет. Все они были необъезженны, сильны, веселы и способны на любую самую тяжелую работу на покрытых снегом полях. Купленных лошадей переправили на пароходе в Австралию, причем они свободно перенесли высокие температуры тропиков; в конце октября 1908 года они прибыли в Сидней и оттуда были переправлены в Новую Зеландию.

Я решил взять с собою также автомобиль, так как по прежнему своему опыту считал возможным, что на Великом барьерном льду мы встретим твердую поверхность, так что по крайней мере первую часть путешествия к югу можно будет совершить при помощи автомобиля. При достаточно хорошей поверхности машина может тянуть большой груз с порядочной скоростью. Я выбрал 12—15-сильный автомобиль Арроль-Джонстона, снабженный специально изготовленной четырехцилиндровой машиной с воздушным охлаждением и зажиганием с помощью магнето. Вокруг карбюратора была устроена особая рубашка, и горячие газы из одного цилиндра были проведены туда, чтобы подогревать смесь в камере. Из других цилиндров горячие газы были проведены в особую камеру, служившую для согревания ног. Шасси автомобиля было стандартного типа, но его значительно укрепили, чтобы придать ему максимальную прочность. Я заказал также полный набор всех запасных частей на случай поломок, а для смазки машины было специально изготовлено незамерзающее масло. В своем первоначальном виде автомобиль имел два сиденья и широкое помещение позади для горючих запасов. Он был запакован в огромный ящик и прочно укреплен посередине палубы «Нимрода» — в этом положении он благополучно совершил путешествие до Антарктики.

Как сказано, я мало надеялся на собак, но все же считал необходимым взять их.

В смысле снабжения экспедиции научными инструментами была необходимость в затрате огромной суммы денег, а мне, к сожалению, приходилось несколько экономить. К счастью, некоторые наиболее ценные инструменты, как хронометры, магнитные приборы, глубоководные термометры, глубоководный лот, телескоп для астрономических наблюдений и т. п., были мною получены во временное пользование от Королевского географического общества и, через его посредство, от Адмиралтейства. Другие инструменты, а также фотографическое снаряжение были мною приобретены. Мы взяли также кинематографический аппарат.

В состав нашего снаряжения входило, конечно, и множество различных мелочей, начиная от гвоздей и иголок и до пишущей машины и двух швейных машин. У нас имелся также граммофон с большим запасом пластинок, типографский станок и даже предметы спорта, вроде принадлежностей хоккея и футбола.

Что касается штата экспедиции, то от его состава, конечно, в самой значительной степени зависит успех предприятия. Необходим подбор людей, не только хорошо знающих свое специальное дело, но и обладающих способностями приспособляться к полярным условиям. Очень нелегкой для меня задачей было подобрать состав экспедиции, тем более что ко мне поступило свыше 400 предложений от разных лиц, желавших участвовать в ней. После продолжительного обсуждения я выбрал 13 членов берегового отряда, из коих лишь трое — Адамс,

Вильд и Джойс – были мне лично ранее знакомы, и из них лишь последние два имели опыт в полярных исследованиях, так как состояли членами экспедиции «Дискавери».

В состав сухопутного отряда, кроме меня, находившегося во главе всей экспедиции, входили следующие лица:

1) профессор Т. В. Эджворт Дэвид, член Королевского общества, начальник научного отдела экспедиции, геолог,

2) лейтенант Дж. Б. Адамс, метеоролог, 3) Ф. Брокльхерст, ассистент по геологии, 4) Б. Дэй, моторист, 5) Э. Джойс, заведующий собаками, 6) доктор А. Ф. Мак-Кей, врач, 7) доктор Дуглас Моусон, физик, 8) Б. Эрмитедж, заведующий лошадьми, 9) доктор Э. Маршалл, врач и топограф, 10) Г. Э. Марстон, художник, 11) Дж. Меррей, биолог, 12) Б. Робертс, повар, 13) Ф. Вильд, заведующий складом.

Из этих лиц Эджворт Дэвид, профессор университета в Сиднее и доктор Моусон, доцент Аделаидского университета по минералогии, присоединились к нам в Новой Зеландии. Профессор Дэвид предполагал первоначально сопровождать нас только до Антарктики и вернуться с «Нимродом» обратно, но я уговорил его остаться на зимовку, и его деятельность как геолога оказалась для нас чрезвычайно ценною.

Командный состав «Нимрода» состоял из 15 человек, в том числе: капитан судна, лейтенант Р. Г. Ингленд, первый помощник Дж. Девис, второй помощник А. Л. Макинтош, третий помощник А. Э. Харборд, старший механик Г. Дж. Дюнлоп и судовой врач доктор В. А. Мичелль.

Дело подготовки экспедиции шло быстрыми шагами вперед, и в конце июля все пришедшие уже в Лондон запасы и снаряжение были погружены на «Нимрод», готовый к отплытию в Новую Зеландию. Конечным пунктом, из которого мы должны были отправиться в Антарктику, я избрал портовый город Литтлтон – по прежнему своему опыту я рассчитывал там найти полное содействие нашей экспедиции со стороны местных властей.

30 июля «Нимрод» покинул Темзу и направился в Новую Зеландию, куда, после продолжительного трехмесячного плавания вокруг мыса Доброй Надежды, прибыл 23 ноября. Часть состава экспедиции, в том числе и я сам, отправилась в Литтлтон пассажирским пароходом через Суэцкий канал. Прибыв туда в начале декабря, я приложил старания к тому, чтобы подготовить все к отходу 1 января 1908 года.

Глава 2

От Новой Зеландии до антарктических вод

Окончательные приготовления заняли в Литтлtone весь декабрь месяц и потребовали большого напряжения, но 31 декабря все было совершенно готово к отходу судна.

Наши лошади за это время блаженствовали на острове Квэль, где их подготавливали к предстоящей работе в упряжи и в санях, что было поручено Тюбману и Мак-Кею. Надо сказать, что лошади порядочно одичали и при обучении их бывало немало захватывающих моментов. У всех десяти лошадей, которые отправились с нами с Новой Зеландии, были свои имена, – они назывались Сокс, Квэн, Гризи, Китаец, Билли, Зулу, Доктор, Сенди, Нимрод и Мак.

Помещение для научного состава экспедиции на «Нимроде» было крайне мало, – фактически имелось место лишь для соответствующего числа коек, не более. Когда приблизился день отхода и наш ученый персонал явился на судно со всеми своими принадлежностями, отведенная для него общая каюта, получившая позднее весьма подходящее название «Бочонка с устрицами», достигла такого переполнения, какое трудно себе вообразить.

Лошадей пришлось поместить на палубе, и для них были выстроены две конюшни с десятью очень тесными стойлами. Много груза пришлось разместить на палубе, в том числе ящики с маисом, жестянки с карбидом для изготовления ацетилена, некоторое количество угля и все наши сани. В результате «Нимрод» сидел довольно глубоко, так что, когда мы выходили из Литтлтона, от воды до палубы оставалось только 3½ фута.

Несколько живых овец, подаренных экспедиции новозеландскими фермерами, было помещено на палубу «Куниа», парохода, который должен был буксировать «Нимрод» на юг.

Я решил, что «Нимрод» пойдет первоначально на буксире, чтобы сберечь уголь.

31 декабря 1907 года. Все запасы и снаряжение находятся уже на судне, написаны последние деловые и личные письма.

Наконец настало и 1 января 1908 года. Наше последнее утро в пределах цивилизованного мира было теплым, ясным и солнечным. Для меня этот день был связан с некоторым чувством освобождения и облегчения от той тяжелой и напряженной работы, которую пришлось выполнять в течение предшествовавшего года по организации экспедиции, – теперь предстояла новая работа, связанная также с волнениями и требующая еще большего напряжения энергии, чем вся предыдущая.

Капитан Ингленд получил приказание приготовить судна к отходу в 16 ч., и после полудня большинство членов экспедиции собралось уже на «Нимроде». День Нового года был в Литтлtone также и днем шлюпочных гонок, и множество праздничной публики, целые тысячи народа, окружало наше судно и рассматривало его. Палуба «Нимрода» весь день была переполнена посетителями, проявлявшими самый настойчивый интерес ко всему, что касалось нашей экспедиции и ее снаряжения. Само собою разумеется, что особое внимание привлекали наши лошади. Многие удивлялись толщине и солидности бревен, из которых была сооружена конюшня, но нам прекрасно было известно, что придется встретиться с весьма суровыми условиями погоды и с сильной волной, так что прочность этого сооружения далеко не будет лишней.

«Бочонок с устрицами» был совершенно переполнен личным имуществом 14 членов экспедиции. В него временно были сложены все бесчисленные научные инструменты и разное снаряжение, так что войти в это помещение или выйти из него было задачей чрезвычайной трудности. Однако эта обстановка не помешала Джорджу Бёкли, пришедшему нас проводить, увлечься мечтами о ледяных пустынях Антарктики. Он вдруг вскочил, прибежал ко мне и спрашивает: не возьму ли я его с собой до антарктических льдов? Я с удовольствием согласился – его интерес к нашей экспедиции был действительно очень велик и, кроме того, он много уже для нас сделал. Этот разговор происходил в 14 ч., а «Нимрод» должен был отойти в 16 ч. Бёкли

умудрился добраться на поезде до Кристчёрча, забежать в свой клуб, передать свои адвокатские обязанности одному из приятелей, сунуть в ручной чемоданчик зубную щетку и немного белья, пробиться сквозь праздничную толпу на станции Кристчёрча, сквозь другую толпу в порту и попасть на «Нимрод» за несколько минут до его отхода, в летнем костюме в качестве единственной защиты от самого сурового климата на земном шаре.

Время быстро шло, и около 16 ч. весь состав экспедиции был на судне, кроме профессора Дэвида. Я его видел этот день утром протискивающимся сквозь толпу, заполнявшую порт, — он сгибался под тяжестью одного конца длинной железной трубы, тогда как железнодорожный носильщик тащил другой конец ее. Эта драгоценная ноша, по его словам, предназначалась для просверливания льда Барьерного глетчера и для получения его образцов — он нашел ее на железнодорожной станции. Но, как раз когда я начал уже серьезно беспокоиться, так как не хотел откладывать отхода судна, он вдруг появился на палубе. Руки его были полны какими-то стеклянными аппаратами и другими научными принадлежностями.

За минуту до 16 ч. был дан приказ приготовить машину, и ровно в 16 ч. были отданы концы, и «Нимрод» медленно двинулся. Приветственные крики не умолкали на пристани, где собрались тысячи народа, и когда мы стали подвигаться к выходу из гавани, нас приветствовали также и судно американской магнитной съемки «Галилей» и стоявший у выхода из гавани плавучий маяк. Воздух дрожал от пушечных выстрелов, от гудков и свистков всех пароходов, находящихся в гавани. Впереди нас двигался наш мощный союзник «Куния», выпуская клубы дыма, а по обе стороны провожали сотни катеров и лодок. Нас приветствовали также и стоявшие у выхода военные английские суда австралийской эскадры — «Могучий», «Пегас» и «Пионер».

Пройдя «Могучий», мы остановились, чтобы взять буксирный канат от «Кунии», и высадили при этом на катер наших личных друзей, провожавших членов экспедиции. Толстый стальной канат в 4 дюйма в окружности был поднят и закреплен за цепи нашего судна, мы дали сигнал «Куния» двигаться в путь и через несколько минут оказались уже в открытом море. Был легкий ветер и небольшое волнение, не прошло и часа, как вода стала вкатываться на палубу через шпигаты (отверстия для стока воды). Это казалось нам неважным предзнаменованием, так как если в такую хорошую погоду «Нимрод» не остается сухим, то что же будет с ним, когда задует настоящий южный шторм? Мы тащились за «Куния» как какой-то нежизнеспособный объект. Помимо того, что «Нимрод» был перегружен, нас его оттягивала еще тяжесть буксирного каната, весившего 7 тонн. Не было еще случая, чтобы какое-нибудь экспедиционное судно, отправлявшееся в Антарктику, шло на буксире до встречи со льдами, но для нас много значило сберечь уголь — несколько сэкономленных тонн угля могли впоследствии прямо выручить экспедицию.

Приближалась ночь, и последнее, что мы увидели от Новой Зеландии, был голый скалистый мыс, все более и более исчезающий в вечернем тумане. Обитатели «Бочонка с устрицами», пообедав наскоро в столовой, старались всячески уменьшить хоть в какой-нибудь степени царивший хаос и навести некоторый порядок.

Плохая погода на море не заставила себя ждать. Уже ночью 1 января юго-западный ветер стал свежеть, и на следующее утро оба наши судна отчаянно болтались на волнах. «Куния» сигнализировал нам выпустить еще сажень 30 наших цепей, присоединенных к его буксирному канату, и мы с большим трудом это сделали. Судно переваливалось с боку на бок, цепи гуляли по палубе, перекидываясь с одной стороны на другую, и при помощи нашего сорокалетнего брашпиля с ними не легко было справиться. Тогда-то я ощутил все реальные последствия той чрезмерной экономии и той стесненности в средствах, которые испытывались с самого начала организации экспедиции. Как хотелось бы мне иметь такое же великолепно оборудованное современное судно, как «Дискавери», большой, специально построенный пароход, которым мы располагали во время предыдущей экспедиции! После полудня и ветер и волна увеличились,

«Нимрод» нырял вверх и вниз. Волны начали вкатываться на палубу, и через минуту мы оказались совершенно промокшими, а высохли по-настоящему только через две недели. Скоро уже по всей палубе ходила вода, белые гребни волн с грохотом разбивались о борта парохода, и брызги летели до мостика. Вдоль палубы пришлось протянуть леера, так как рискованно было передвигаться, не держась за них.

Нашей главной заботой были, однако, лошади, и, вспоминая теперь об этих днях, я прямо сам не могу понять, каким образом они пережили все те страдания, которые выпали на их долю. Мной были организованы двухчасовые вахты, по два члена экспедиции в каждой, чтобы ни на минуту не оставлять надзора и ухода за лошадьми. У нас были две конюшни, одна на правом, другая на левом борту, каждая по пяти стойл, между ними располагался передний люк. Наши вахтенные прозвали это место «Кавалерийским клубом» – здесь им приходилось в темные бурные ночи проводить не слишком весело время. Они, впрочем, мужественно переносили все невзгоды и относились к ним юмористически. Ночью в лошадиных конюшнях было очень неуютно, густой мрак нарушался лишь слабо мигающей лампой. Рев бури переходил в грохот и треск, когда ветер врывался под крышу конюшни. Все это, конечно, пугало животных, и по всему судну раздавалось их испуганное ржание. В течение второй ночи погода была так плоха, что мы предпочли идти тише и вечером просили «Куниа» убавить ход. На следующее утро небо было безнадежно затянуто густыми тучами и никакого улучшения погоды не ожидалось. Мы подвигались к югу со скоростью не более одной мили в час, и наше судно, по-видимому, испытывало сильнейшее напряжение из-за постоянной тяги буксира. Во второй половине дня погода немного стихла, и мы дали сигнал «Куниа» увеличить ход. К полуночи улучшение погоды стало еще более заметным. На следующее утро, 4 января, мы выпустили почтового голубя, которого взял с собой один из новозеландских матросов. Мы послали с ним краткое сообщение с описанием перехода и рассчитывали, что он благополучно доставит нашу весточку в Новую Зеландию, до которой было 300 миль. Вестник этот сделал один-два круга над судном и затем взял определенное направление и полетел прямо домой. Мы боялись только, что на него могут напасть альбатросы, которые в большом числе кружились за кормой, и на самом деле, мы узнали впоследствии, что голубь не долетел до дому.

Наши надежды, что погода изменится к лучшему, не оправдались: ветер снова начал усиливаться, и волны с силой обрушивались на борта парохода. Через несколько часов мы опять находились во власти ужасающей бури. Морские качества «Нимрода», оказалось, оценивались слишком низко – это суденышко в данном случае проявило все свои достоинства.

К концу дня те из членов экспедиции, которые устояли еще от приступов морской болезни, любовались действительно величественным зрелищем бури. Я никогда не забуду, как Бёкли часами стоял на юте и восторгался разыгравшейся борьбой стихий. Профессор Дэвид также, стоя на мостике и держась за мокрые поручни, был очарован этим грандиозным зрелищем, и в промежутках между порывами бури мы беседовали с ними о разных разностях и, конечно, нередко вспоминали в этом случае стихи Броунинга о борьбе элементов. Настала ночь, тяжелая и мрачная, впереди нас мерцал лишь едва заметный огонек на мачте «Куниа», и мы живо представляли себе, как там на мостике вырисовывается неподвижная фигура капитана Ивенса, спокойно взирающего на разъяренные стихии и отважно ведущего свой корабль вперед. Всю эту ночь буря была сильнее, чем предыдущие дни. Утром 5 января я велел капитану Ингленду сигналом попросить «Куниа» вылить масло на воду, думая, что это поможет нам. До некоторой степени это, может быть, и помогло, но все же не настолько, чтобы защитить нас от волн, постоянно раскатывавшихся по палубе. Накануне я думал, что ветер достиг максимальной силы, но оказалось, что теперь, вечером, он был еще сильнее. Боковая качка «Нимрода» достигала более 50° отклонения от перпендикуляра в ту и другую сторону.

Временами появлялись просветы на небе с южной и восточной стороны. Впервые 5 января пошел мокрый снег, а ветер, дувший то с запада, то с юга или с юго-запада, стал очень

холодным, и, несмотря на разгар лета, температура была около $+8^{\circ}\text{C}$. Мы встретили также огромные массы плавучей травы, вероятно сорванной ветром с островов, расположенных от нас на юго-запад. При всем этом 5 января мы находились еще несколько севернее 50° ю. ш., т. е. на широте, соответствующей в нашем полушарии Южной Англии. Путь наш лежал прямо на юг, так как я хотел войти в плавучие льды примерно на 178° в. д., – по опыту предыдущих экспедиций льды под этим меридианом бывают в меньшем количестве, чем далее к западу. Около 21 ч., когда нас особенно сильно качнуло, одна из лошадей упала и, при наклоне судна в противоположную сторону, повернулась на спину и не могла встать на ноги. Мы прилагали все усилия к тому, чтобы поднять несчастное животное, но в конюшне было так тесно, что сделать это не удавалось, а выводить четырех остальных лошадей из конюшни в полной темноте, когда волны раскатывались по палубе, было бы совершенным безумием. Волей-неволей пришлось ее оставить на ночь в таком положении в надежде, что при дневном свете мы сможем что-нибудь предпринять. Можно только изумляться живучести этого животного, пролежавшего всю ночь в таком скрюченном положении при постоянном окатывании холодной водой. Несколько раз лошадь делала усилия, чтобы встать на ноги, но это ей не удавалось, и к утру она стала ослабевать. Утром 6 января буря задувала еще сильнее, чем прежде, и целые водяные горы обрушивались на нас. В 10 ч., после ряда новых попыток поставить нашего Доктора на ноги, окончательно убедившись в том, что собственных сил у лошади не хватает, я отдал приказание застрелить ее, хотя и сделал это не без большого сожаления. Пуля из револьвера крупного калибра окончила все ее страдания. Утром ветер стал несколько слабее, в полдень мы были под $50^{\circ}58'$ ю. ш. и $175^{\circ}10'$ в. д.

Во вторую половину дня 6 января ветер еще усилился, порывы его достигали силы урагана, притом он переменял направление и дул то с запада, то с северо-запада. Шедший впереди нас «Куниа» также немало терпел от погоды, но шел с такой быстротой, какая позволялась обстоятельствами. Ветер и волна имели теперь несколько более поперечное направление к курсу судна, потому «Куниа» мог лучше продвигаться вперед. Температура воздуха днем поднялась до $+9^{\circ}\text{C}$, а температура морской воды упала до $+7^{\circ}\text{C}$. Такая непрерывная ужасная погода, как говорили на судне, имела своей причиной то обстоятельство, что на второй день пути мы поймали альбатроса. Моряки вообще считают, что умерщвление этой птицы приносит несчастье, но, имея в виду, что мы это сделали из научных побуждений, надо думать, что альбатрос был не виновен в погоде. К этому времени большинство ученых членов экспедиции уже несколько оправилось от морской болезни, и в свободное от наблюдения за лошадьми время они занялись ежечасными метеорологическими наблюдениями. Уже несколько дней помещение матросов, находящееся под шкафутом, в носу судна, было в состоянии постоянного затопления, так как палуба над ним текла. В то же время и обитатели «Устричного бочонка» пришли к убеждению, что его скорее можно назвать «Мокрым болотом». Но, когда старший механик Дюнлоп поднялся на мостик после полудня и доложил, что в трюмах вода прибывает по 3 фута в час, дело стало принимать более серьезный оборот. Я не ожидал, конечно, что буксировка нам обойдется совсем даром, так как судно должно было испытывать чрезвычайно сильное натяжение, а оно было достаточно старо, но 3 фута воды в час – это уже показывало, что результат буксировки весьма сильно им ощущается. Пришлось на подмогу паровым помпам пустить в ход ручную, чтобы понизить уровень воды в трюмах. Была установлена вахта для качания ручной помпы: двое членов экспедиции работали два часа, затем сменялись другими двумя. Погода между тем становилась все хуже, и в полночь шквалы достигли силы настоящего урагана. Даже верхушки мачт исчезали временами из вида и огонек на них, по которому мы правили, удавалось улавливать лишь на несколько секунд, а затем он пропадал за поднимающимся огромным гребнем волны, разделявшей два судна. Высота волны, по самому умеренному расчету, должна была достигать 42 футов. Во время налетающих шквалов, сопровождавшихся градом и мокрым снегом, гребни волн сдувались ветром и неслись в виде снопов пронизывающих

брызг прямо нам в лицо, они достигали даже топселя «Нимрода». Каждая из зеленых волн обрушивалась на нас, как бы желая поглотить судно. Всю ночь продолжались шквалы ужасающей силы, и утром 7 января буря не уменьшилась. Волны все чаще и чаще раскатывались по палубе, отыскивая какие-нибудь забытые нами вещи и швыряя их взад и вперед. Мешок с картофелем каким-то образом был захвачен волною, и все его содержимое оказалось плавающим на палубе, покрытой двумя-тремя футами воды. Стоя на мостике, я слышал, однако, как кто-то из команды без особого огорчения распевал, вылавливая картошку: «Вот как собираем орехи в дни мы веселого мая!»

В полдень мы находились под $53^{\circ}26'$ ю. ш. и $177^{\circ}42'$ в. д. После полудня погода стала слегка улучшаться, но все же еще по морю ходили огромные волны. Альбатросы попадались в меньшем числе.

Утром 8 января был непрерывный дождь, но он не умерил волнения, и к вечеру, когда ветер перешел на юго-юго-западный, сила его опять возросла, судно стало так трепать, что мы дали сигнал «Куния» лечь в дрейф. Волны в это время были с правого борта, и вдруг на нас обрушилась колоссальная волна, – казалось, ей ничто не сможет противостоять, она смоем все, что имеется на палубе, но судно снова поднялось каким-то образом, и большая часть волны прошла мимо, хотя и производила впечатление, что вся огромная масса воды рухнула на палубу. Волна разбила часть креплений правого борта и разрушила небольшую надстройку на верхней палубе, обломки ее плавали уже у левого борта. Были нанесены и еще кое-какие мелкие повреждения, но ничего серьезного. Взглянув на наших конюшенных вахтенных, с которых текло в три ручья, когда они вынырнули из совершенно залитого водой «Кавалерийского клуба», мы увидели, что лица их достаточно красноречиво отображают волнуемые их чувства. Кухня также была совершенно залита водой, огонь потушен. Это, впрочем, случалось уже не первый раз, но надо сказать, что наш кухонный персонал обнаруживал такую удивительную изворотливость, что за все это тяжелое время мы никогда не оставались без горячей пищи. Это особенно замечательно, если принять во внимание крохотные размеры самого учреждения – кухня была всего $5\frac{1}{2}$ 5 футов, а ей приходилось удовлетворять весьма серьезные аппетиты 39 человек.

Впрочем, это обилие воды не угашало веселости духа обитателей нашего судна, и почти каждый вечер у нас устраивались импровизированные концерты, и непрерывный смех и веселость царили в крохотной столовой. На море вообще существует обычай вечером в субботу вспоминать отсутствующих и провозглашать за друзей и за милых нашему сердцу тосты, сопровождая их соответствующими песнопениями.

Десятого января утром небо было ясное часов до 10, а затем начался западный ветер, вскоре он усилился, и пошел дождь. Большинство из нас в этот день воспользовалось случаем относительной устойчивости судна и занялось отмытием своего лица и волос от образовавшейся соленой корки – за последнюю неделю мы, положительно, просолились, как огурцы. Около середины ночи дул уже небольшой северо-северо-восточный ветер, и непрерывный дождь за предшествовавшие 12 часов в значительной степени успокоил море.

Одиннадцатого января, в полдень, мы были под $57^{\circ}38'$ ю. ш. и $178^{\circ}39'$ в. д.; в течение дня ветер и волнение с северо-запада несколько усилились. Природа моря здесь такова, что нам необходимо было идти не прямо на юг, а направить судно несколько к юго-востоку. Еще до полуночи ветер опять достиг своей обычной теперь скорости и силы. Когда я стоял на мостике в 2 ч., то сквозь снежную метель, окутывавшую нас, я увидел с подветренной стороны, при слабом свете наступающего утра, огромную волну, образовавшуюся как будто независимо от других волн, – она возникла как бы сама по себе вдоль судна. К счастью, лишь гребень этой волны обрушился на нас, но и то на правом борту около конюшен лошадей были сбиты крепления и воде был открыт доступ в конюшни. Перед отправлением в путь мы ломали себе головы, каким способом лучше всего очищать конюшни, но после первых же опытов плавания в бур-

ную погоду для нас явилось скорее затруднительным решить задачу, как бы воспрепятствовать их промыванию каждой набегающей волной. Этим же ударом волны был сброшен со своих подкладок тяжелый вельбот, находившийся на правом борту, и он оказался посередине корабля. Были сброшены также на палубу тюки с лошадиным кормом, баки с керосином и ящики с карбидом. В полдень наше положение было $59^{\circ}8'$ ю. ш. и $179^{\circ}30'$ в. д. Шквалы со снегом сменились позднее ясной погодой, на небе появились перистые облака, заинтересовавшие метеорологов, как указание на иное направление верхних течений в воздушных слоях. После полудня число пассажиров на судне увеличилось: одна из наших собак, Поссум, родила 6 превосходных щенят. Счастливой матери и ее потомству было устроено теплое помещение на крыше машинного отделения, где стояла часть наших ящиков. Мы передали сообщение об этом радостном событии на «Куниа» с помощью сигналов и в ответ получили поздравление от капитана Ивенса. Правда, сигнализирование флагами являлось в данном случае несколько медленной операцией ввиду того, что коммерческий код сигналов мало приспособлен к таким особым событиям. Мы видели уже из той тщательности, с которой на «Куниа» проверяли каждый наш сигнал, что они с трудом могли понять сущность нашего сообщения, – им, конечно, не приходило в голову, что в такое время могут сигнализировать о появлении на свет щенят. 13 января поднялся небольшой восточный ветер, тучи рассеялись, появилось голубое небо с легкими перистыми облаками, и погода стала такой теплой и приятной, какой мы не видали с того времени, как оставили Литтлтон, хотя, надо сказать, температура воздуха была всего $+1^{\circ}$, а воды $+3^{\circ}\text{C}$. Лучи солнца выманили на палубу даже и тех, кто до того времени мало показывался наверху, и все судно стало скоро похоже на настоящий чердак – простыни, пиджаки, сапоги, чемоданы, которые некогда казались сделанными из кожи, а теперь превратились в какие-то лохмотья коричневой бумаги, пижамы, книги, расставшиеся со своими переплетами после пребывания в «Устричном бочонке», подушки, казавшиеся ранее набитыми перьями, а теперь превратившиеся в дерево, – одним словом, разнообразнейшие личные принадлежности каждого из членов экспедиции были развешены и разложены на палубе, чтобы хоть как-нибудь их просушить. Однако немногие отважились взять ванну при этом случае, так как температура была не выше $+2^{\circ}\text{C}$.

Теперь мы уже тщательно наблюдали за горизонтом и высматривали, не увидим ли плавающих льдов и ледяных гор. Мы взяли несколько более к востоку – я полагал, что из-за дурной погоды мы можем встретить льды раньше, чем ожидаем, и нам придется пробиваться через широкую полосу их, тогда как на несколько градусов восточнее мы, может быть, встретим чистую воду. При встрече с плавающими льдами должна была окончиться и наша буксировка «Куниа», а значит, нам приходилось расставаться и с Бёкли, которого все на судне успели полюбить, начиная с матросов. В полдень этого дня мы были уже под $61^{\circ}29'$ ю. ш. и $179^{\circ}53'$ в. д. После полудня погода оставалась превосходной, и мы поставили даже кое-какие паруса. Правда, несколько раз и во время дурной погоды мы пробовали ставить паруса, чтобы сделать корабль более устойчивым, но во всех этих случаях ветер просто срывал и уносил их в море.

На следующее утро, 14 января, мы заметили первый айсберг и прошли от него в расстоянии около $2\frac{1}{2}$ мили. Он был обычной для антарктических ледяных гор формы, именно, имел вид столовой горы, с совершенно белыми сторонами. При виде этой горы, являвшейся первым вестником скованного льдами юга, у Бёкли разгорелось желание остаться с нами – ему, очевидно, тяжело было расставаться с нашей маленькой компанией. На небе наблюдался утром этого дня замечательный пояс облаков – их направление указывало на течения в верхних слоях воздуха, и профессор Дэвид вместе с Котоном занялись определением высоты этого пояса и высоты нижней границы верхних воздушных течений. Ряд определений был сделан частью с помощью секстанта, частью уровнем Эбней. В результате нескольких определений высота пояса была установлена примерно 13 тысяч футов (около 4000 м). Этот пояс облаков передвигался на ONO со скоростью примерно 14 миль в час, тогда как у поверхности в то же самое

время дул слабый западный ветер. В полдень наше положение было $63^{\circ}59'$ ю. ш. и $179^{\circ}47'$ в. д., так что мы пересекли уже меридиан 180° .

Во второй половине дня мы миновали еще две ледяные горы с их обычными хвостами из мелкого льда с подветренной стороны. Море изменило свою окраску – оно было ранее свинцово-синим, а стало теперь зеленовато-серым. Альбатросы встречались в меньшем числе, и те, которые летели за судном, принадлежали к темноокрашенному виду. Встречались также иногда капские голуби, а также маленькая серая птичка, которую обычно находят вблизи плавающих льдов, но научного названия которой я не знаю, – мы их называли просто «ледяными птицами». Другим признаком близости льдов была температура воды – она упала до нуля. Все указывало на близость плавающих льдов, поэтому мы сигналом сообщили «Куниа», что, вероятно, скоро увидим льды. Я пробил также капитана Ивенса заколоть овец, находившихся на его судне для нашего продовольствия, так как в виде туш их легче будет перевезти, когда настанет время расставаться. Погода оставалась хорошей всю ночь, дул легкий ветер.

На следующее утро налетело несколько случайных шквалов, и в 10 ч. мы увидели первый плавающий лед, просвечивающий сквозь туман с южной стороны. Он двигался как будто с юго-запада на северо-восток и был, по-видимому, предшественником сплошных полей плавающего льда. Теперь настало время для «Куниа» покинуть нас после буксировки на расстоянии 1510 миль – это настоящий рекорд буксировки для судна, которое вовсе для этой цели специально не было приспособлено. Вместе с тем пароход «Куниа» был первым стальным судном, пересекшим Южный полярный круг.

Около 10 ч. я решил отправить на «Куниа» капитана Ингланда вместе с Бёкли и с нашей почтой. На наши письма мы наклеили специальные марки экспедиции, подаренные нам правительством Новой Зеландии. Волнение опять стало увеличиваться, и ветер становился сильнее, поэтому мы торопились отправить скорее наш вельбот. Он был благополучно спущен на воду в подходящий момент, когда отошла волна, и Бёкли со своим маленьким чемоданчиком вскочил в него. Мы прокричали ему троекратное «ура!» – и вельбот отправился в свое трудное плавание. Капитан Ивенс, со своей обычной предупредительностью, постарался помочь команде нашего вельбота тем, что выбросил им навстречу с кормы на длинном лине спасательный круг, – минут через 25 тяжелой гребли против волны и ветра они добрались до этого круга, выловили его и по линю подтянулись к борту парохода. Я очень приветствовал, однако, то обстоятельство, что уже через короткий срок наш вельбот возвращался обратно, – ветер становился все сильнее и сильнее, и разыгрывалась волна. Мы вылили на поверхность моря некоторое количество масла и, улучив благоприятный момент, благополучно подняли вельбот на борт.

С «Куниа» был доставлен на вельботе тонкий линь, а затем по сигналу капитан Ивенс выпустил за ним более толстый трос, который мы подняли на борт. Он поставил теперь свое судно так, чтобы оно было к нам возможно ближе и чтобы по тросу перетащить на «Нимрод» туши овец. Десять туш было спущено по тросу в море и попало, после немалых трудов с нашей стороны к нам на палубу. В то же время значительная часть нашей команды работала на брашпилье, подбирая понемногу наши цепи, к которым был прикреплен буксирный канат, а «Куниа» одновременно выбирал свой буксир.

В 12 ч. 12 мин. капитан Ивенс дал сигнал, что он собирается обрубить свой буксирный канат, так как при увеличивающемся волнении оба судна находятся в слишком опасном соседстве. Мы увидели затем, как поднялся и упал несколько раз топор и канат был перерублен. Задача «Куниа» была закончена, и «Нимрод» был предоставлен своим собственным силам. Наш сотоварищ повернул, обошел вокруг нас, на обоих судах прокричали прощальное приветствие, и затем «Куниа» взял направление на север, домой, и исчез в сером снежном тумане. Мы еще долго после полудня возились с вытаскиванием на борт 140 сажен буксирного троса из моря. Работа эта продолжалась до 19 ч., так как наш брашпиль приводился в движение

вручную. Наконец мы могли идти далее и повернули прямо на юг. Мы приготовились пробиваться сквозь пояс плавучих льдов, охраняющих подход к морю Росса. Погода прояснела, и мы прошли мимо льдин, которые видели утром, – это был толстый береговой лед, двигавшийся разрозненными массами. Постепенно мы прокладывали себе путь через эти скопления льда и проходили также мимо невысоких торосов, вышиной в 40–50 футов.

В 2 ч. 16 января ледяные горы стали встречаться в большем числе. Пожалуй, их не следовало считать настоящими горами, так как средняя высота их была всего около 20 футов, и на основании того, что мне приходилось видеть впоследствии, я полагаю, что этот лед образовался скорее где-нибудь у береговой черты. Все же эти льдины, мимо которых мы проходили, не имели ни малейшего сходства с обыкновенным плавучим льдом. Около 3 ч. мы вошли в полосу столовых гор от 80 до 150 футов вышиной; все утро мы шли при превосходной погоде и при легком северном ветре сквозь широкие улицы и узкие закоулки этой замечательной ледяной Венеции. Перо мое не в силах описать то волшебное зрелище, которое открывалось перед нами. С верхушки мачты «Нимрода», из бочки, или так называемого «вороньего гнезда», можно было видеть всюду, куда только достигал взор, огромные белые горы, с отвесными стенами, разбросанные на юге, на востоке и на западе и составляющие яркий контраст со свободной темно-синей водой между ними. Торжественная тишина царила на улицах этого огромного, ненаселенного белого города. Не было никаких признаков жизни, разве только иногда мелькала белая качурка, совершенно невидимая на поверхности блестящих гор и становящаяся заметной лишь на фоне темной воды, благодаря снежной белизне своих крыльев. Винт «Нимрода» поднимал легкую волну за кормой, и иногда огромные массы льда и снега срывались с гор и с грохотом падали в воду позади нас из-за этого слабого нарушения равновесия. Некоторые из ледяных гор выветрились и приняли фантастические очертания, характерные для ледяных гор Арктики, – на их острых пиках отражались лучи утреннего солнца. При всем великолепии этой картины она возбуждала во мне некоторую тревогу – я знал, что, если начнется ветер и захватит нас среди этой массы плавучих гигантов, нам придется плохо. Между тем с севера ползло уже подозрительное темное облако, и хлопья снега, начавшего падать, предвещали приближение северного ветра. Я был чрезвычайно обрадован, когда увидел с «вороньего гнезда» впереди нас чистую воду. Мы прошли еще немного по извилистым улицам ледяного города и вошли в совершенно чистое ото льда море Росса.

Впервые удалось судну войти в это море, не испытав задержки в плавучих льдах. Я полагаю, что успех наш в этом отношении обуславливался тем, что мы отклонились к востоку и обошли таким образом плавучий лед, отделившийся от континента и от Барьерного глетчера и направившийся на северо-запад. Мой опыт указывает, что восточный путь является наилучшим. Теперь позади нас тянулась длинная полоса ледяных гор, через которую мы шли на протяжении более 80 миль с севера на юг, – к востоку она простиралась на совершенно неизвестное расстояние, и я полагаю, можно без преувеличения сказать, что состояла она из многих тысяч гор. Откуда они произошли, неизвестно, – возможно, что их принесло от того угла Ледяного барьера, который находится к востоку от Земли Короля Эдуарда VII. Если это так, то там барьер должен быть ниже, чем Великий ледяной барьер, и высота его должна быть одинакова, так как огромное большинство гор, мимо которых мы проходили, было не более 130 футов вышины и все были примерно одинаковой толщины. Темные и светлые очертания гор, находившихся к востоку, придавали им иногда внешний вид земли, но ввиду того, что в этом направлении имелось очень густое их скопление, мы не решились ближе с ними познакомиться. Одно только представляется мне несомненным, это что данный лед сравнительно недавно отделился от ледяной стены или от береговой полосы, так как на нем не было видно никаких признаков выветривания или обтачивающего влияния ветра на стороны гор; если бы они находились уже в плавании, хотя бы даже короткое время, они непременно должны бы были обнаруживать такие следы, так как рыхлый снег на них лежал слоем толщиной по крайней мере 15–20 футов.

Это становилось заметным, когда от гор отламывались куски. На них не видно было, однако, никаких признаков горных пород или почвы, и это заставляет меня думать, что вся эта огромная масса льда отделилась незадолго перед тем от ледяной стены, находящейся в не слишком большом отдалении. Положение наше в полдень 16 января было 68°6' ю. ш. и 179°21' в. д.

Перед тем как войти в полосу гор, мы видели нескольких тюленей на плавучих льдинах, кучка пингвинов Адели также встретила нас там, и их забавные движения и чрезвычайное любопытство доставляли много удовольствия нашей публике – изумление птиц при виде корабля ярко отражалось на их позах. Наш художник Марстон был прямо в восторге от того благоговейного удивления и глубокого сотрясения птиц, которое они выражали похлопыванием друг друга своими куцыми крыльями, выгибанием вперед головы с поднятыми торчком перьями и отрывистыми, каркающими звуками.

Когда мы уже миновали ледяные горы, определенно потянул ветер с юга, и сперва мы даже обрадовались волне, появившейся на море, так как она доказывала, что впереди мы можем рассчитывать на свободную ото льда воду. У меня явилась полная уверенность, что нам удалось избежать плавучих льдов. Без сомнения, для нашего судна выгоднее было пройти через полосу из ледяных гор восточнее, чем медленно пробиваться сквозь обычный плавучий лед далее к западу. Конечно, при других обстоятельствах, если бы уголь и время не были нам так дороги, я едва ли бы рискнул на таком старом судне, как «Нимрод», имеющем притом столь слабый ход, пробираться через лабиринт ледяных гор, но судно лучшего качества могло бы пройти там совершенно спокойно. Возможно, что в последующие годы эта часть Антарктического океана будет найдена почти свободной ото льда и будущие экспедиции будут в состоянии работать далее к востоку и смогут решить загадку, существует ли земля в ближайшей окрестности.

Очень счастливым для нас обстоятельством было то, что мы вышли из льда после полудня, так как вскоре после того усилился северный ветер, небо затянулось облаками и пошел снег. Термометр стоял на точке замерзания, и, когда снег падал на палубу, он тотчас же таял. Все же с 14 ч. до полуночи выпало столько снега, что образовался слой толщиной в дюйм. До 8 ч. следующего дня (17 января) мы не встречали больше льда, а затем встретила одна небольшая ледяная гора. Ветер перешел на юго-восток, небо совершенно прояснело, горизонт был чист, и нигде не было видно ни малейшего признака льдов.

Глава 3

Попытка достичь Земли Короля Эдуарда VII

Мы находились теперь в море Росса, и было совершенно очевидно, что главных скоплений плавучих льдов мы избежали. Наше положение в полдень было $70^{\circ}43'$ ю. ш., $178^{\circ}58'$ в. д., и теперь мы держались немного более западного направления, чтобы подойти к Великому ледяному барьеру восточнее Барьерного прохода и, таким образом, избежать тяжелых плавучих льдов, которые постоянно встречались предыдущими экспедициями к востоку от 160° з. д., где льды всегда оказывались непроходимыми. После полудня задул свежий ветер и небо покрылось тучами, начал идти снег. Снег этот отличался от того, который шел при северном ветре, – этот северный снег состоял из крупных хлопьев, примерно четверть дюйма в диаметре, тогда как сейчас шел снег в виде мелких округлых комочков, твердых и сухих, как крупа, – это настоящий, типичный антарктический снег. Птицы стали более многочисленны. Множество антарктических качурок кружилась вокруг судна, и они пролетали так близко, что на палубе хорошо был слышен шум их крыльев.

Под вечер начали попадаться небольшие плавучие ледяные горы и крупные льдины. Из-за погоды мы не могли далеко видеть вперед и потому направили судно еще более к западу, чтобы избежать встречи с массами льда. Пингвины Адели стали попадаться в большем числе, встретился и какой-то тюлень, но из-за дальности расстояния нельзя было определить, какой это был вид. Ранним утром 18 января мы прошли мимо нескольких крупных ледяных гор. Позднее ветер усилился, и судно наше стало бросать из стороны в сторону. Волны, ударяя в борт, раскатывались по палубе. Вода попадала в конюшни, и мы решили защитить последние, обтянув парусиной и укрепив гвоздями наружную стену их, являющуюся продолжением борта. Это хитрое дело было поручено Адамсу и Мак-Кею. Адамс качался на веревочной петле сбоку судна и от времени до времени, когда пароход наклонялся бортом, погружался нижней половиной своего тела в воду. Температура воздуха была -4°C , и в этих условиях фланелевые теннисные брюки, надо думать, не слишком его согревали. Когда он чересчур замерз, Мак-Кей занял его место снаружи судна, но, как бы то ни было, они скоро обили стену так, что вода не могла в большом количестве проникать в конюшни. Ветер дул с прежней силой, примерно 40 миль в час, до середины дня 19 января, когда он понемногу стал спадать и на северо-востоке показался кусочек голубого неба; вся наша палуба была покрыта толстым слоем рыхлого льда, а помпы пресной воды совершенно замерзли.

Мы наслаждались теперь той неопишуемой свежестью воздуха, которая в Антарктике как бы проникает существо каждого и, надо думать, в значительной степени является причиной того, что тот, кто побывал раз в этих местах, постоянно стремится снова туда вернуться. В полдень 19 января наше положение было $73^{\circ}44'$ ю. ш., $177^{\circ}19'$ в. д. Около полуночи ветер несколько уменьшился, и хотя погода оставалась пасмурной и небо было обложено тучами, как весь этот день, так и следующий, все же наблюдалось некоторое улучшение. Мы проходили через случайные скопления плавучего льда, а также мимо крупных столообразных гор и в полдень 20 января находились под $74^{\circ}45'$ ю. ш., $179^{\circ}21'$ в. д.

Двадцать первого января погода стала яснее, температура несколько повысилась, и ветер стал легче. Мы наблюдали небольшие стайки белых и антарктических качурок и встретили впервые один-единственный экземпляр исполинского буревестника. В некотором расстоянии от судна виднелись также киты, пускавшие фонтаны. Утром 23 января мы видели несколько огромных ледяных гор, и к вечеру число их увеличилось. Очевидно, это были огромные массы льда, отломившиеся от ледяной стены барьера. Рано утром мы проходили мимо колоссальной горы, окрашенной в желтоватый цвет диатомовыми водорослями. Слева от нас появились

тяжелые плавучие льды, среди которых было вкраплено и несколько огромных ледяных гор. Курс наш все эти три дня был почти на юг, и мы неплохо шли под парами.

Мы ожидали теперь появления на горизонте Великого ледяного барьера – он мог показаться каждый момент. Легкий юго-восточный ветер нес с собой сильный холод, предупреждая нас, что мы уже недалеко от ледяного покрова суши. Термометр показывал около 12 °С, но мы не чувствовали особенно сильно холода, так как ветер был сухой. В 9 ч. 30 мин. 23 января впереди судна появилась низкая прямая полоска на горизонте, – это был Великий ледяной барьер. Через полчаса он исчез из поля зрения, так как, очевидно, сперва приподнимался миражем, но в 11 часов эта прямая полоска, тянувшаяся с востока на запад, была хорошо видна, и мы к ней быстро приближались. Я рассчитывал, что мы подойдем к барьеру в том месте, где находится так называемая бухта Западная, и на самом деле около полудня мы по нашему правому борту заметили точку, от которой барьер отходил назад, – это и был, очевидно, восточный мыс бухты Западной. Вскоре после полудня мы находились уже в расстоянии всего четверти мили от ледяной стены, и на борту раздавались возгласы удивления и восторга перед величием этого явления природы со стороны людей, которые его не видали ранее.

Мы медленно шли под парами вдоль стены, отмечая различную структуру льда в ней, и были счастливы, что погода как будто обещала оставаться хорошей, так как тот проход, в который мы собирались войти, нелегко было бы отыскать в туманную погоду. Вышина ледяной стены была здесь от 45 до 60 м. После полудня, примерно в 13 ч. 30 мин., мы прошли какой-то прорыв в барьере, тянувшийся в юго-восточном направлении, однако в глубину он вдавался не более как на километр. Восточный угол у его входа имел форму носа гигантского броненосца и достигал вышины примерно 40 м. Он получил очень подходящее название «Дредноут».

Идя так близко к ледяной стене барьера и тщательно высматривая, не появятся ли следы прорыва в нем, мы могли подробно отмечать все разнообразные изменения ледяной поверхности стены. Местами стена была совершенно гладкой, точно срезанная ножом от вершины до поверхности воды, в других местах обнаруживались следы вертикальных трещин, а иногда и глубоких пещер, которые, будучи освещены отраженными лучами, являли все переходы синего цвета, от прозрачного голубого до темного сапфирового. По временам издали мы видели огромные черные пятна на поверхности барьера, но когда мы подходили ближе, то оказывалось, что это просто большие пещеры, в некоторых случаях спускавшиеся до уровня воды. Одна из таких пещер была так велика, что наш «Нимрод» мог бы свободно пройти в ее отверстие, не задев ни своими бортами, ни мачтой. Если смотреть на барьер с небольшого расстояния, то можно представить себе, что он является совершенно прямой, сплошной ледяной стеной, но когда мы шли параллельно ему, то обнаруживался целый ряд выступающих точек, из коих каждая могла бы быть входом в пролив. Когда приближались к такой точке, то видели, что стена здесь уходит лишь на несколько сот метров назад, а впереди затем появляются такие же выступы. В некоторых местах сверху барьера свешивались массы снега, в других из-за вертикальных трещин, сильно расширенных, казалось, что части стены угрожают вот-вот упасть. Обманчивое освещение и неясные тени делали все эти образования очень неопределенными. Один из проходов, который мы миновали, обнаруживал по сторонам как бы набросанные небольшие льдины, вышиной не более 10–15 футов, но, пока мы не подошли к нему совсем близко, эти шероховатости производили впечатление огромных холмов.

Погода продолжала быть хорошей, совершенно тихой. Во время нашего плавания на «Дискавери» мы постоянно встречали вдоль Великого ледяного барьера сильное западное течение, но теперь не было никаких признаков его, и судно спокойно делало пять узлов в час. К северу от нас виднелись тяжелые плавучие льды, усеянные крупными ледяными горами, – одна из последних была длиной около 3,5 км и вышиной около 45 м. Этот плавучий лед был гораздо крупнее встреченного нами когда-либо в предыдущие экспедиции и имел более неровную поверхность. Очевидно, отламывание льда в больших размерах происходило где-то далее

к востоку, так как, насколько можно было видеть из бочки на нашей мачте, лед этот тянулся непрерывно как к северу, так и к востоку.

Около полуночи мы внезапно подошли к окончанию самой высокой части ледяного барьера и когда последовали за его направлением, то увидели, что входим в широкий и мелкий залив. Это, должно быть, был именно тот проход, в котором высадился в 1900 году Борхгревинк, но он очень сильно изменился с тех пор. Путешественник этот описывает данный залив как очень узкий проход. Во время нашего пути на «Дискавери» в 1902 году, когда мы шли к востоку, то миновали несколько сходный проход, но не видели его западного края, так как в это время он был затянут туманом. Не подлежало сомнению, что у входа в этот пролив ледяной барьер за это время сильно пообломался и, таким образом, сделался более широким и не столь глубоко вдающимся, как в предшествовавшие годы. Уже войдя на полмили внутрь залива, мы оказались перед сплошным льдом. Было 12 ч. 30 мин., и южное солнце светило нам прямо в лицо. Велико было наше удивление, когда мы увидели за 6–7 милями плоского льда, покрывавшего залив и имевшего всего 5–6 футов толщины, высокие округленные ледяные скалы с долинами между ними, тянувшимися преимущественно с востока на запад. В четырех милях к югу мы заметили вход в широкую долину, но куда он ведет, не было видно. Прямо к югу от нас, поднимаясь до высоты примерно 240 м, виднелись крутые, закругленные утесы, а за ними острые пики. Южное солнце стояло низко над горизонтом, и высоты эти отбрасывали тени, которые временами производили впечатление голого камня. Два темных пятна на поверхности одного из передних утесов также казались поверхностями скал, но, тщательно рассмотрев их в подзорную трубу, мы увидели, что это пещеры. К востоку поднимался длинный снежный склон, упирившийся в горизонт примерно на высоте 100 м. Он имел полное сходство с поверхностью земли, покрытой льдом, но мы не могли сделать здесь остановку, чтобы убедиться в этом окончательно, так как на севере виднелись тяжелые льды и ледяные горы – они направлялись в залив, и я видел, что если мы не желаем оказаться запертыми ими там, то должны немедленно уходить. Вокруг нас играло несколько крупных китов, выставивших свои спинные плавники на поверхность моря, а на углу залива, на льду, торчало с полдюжины королевских пингвинов и смотрело на нас от нечего делать. Место это мы называли Китовым заливом, так как здесь было, действительно, раздолье для этих морских исполинов.

Мы пробовали пробиться к востоку, чтобы еще раз пройти поближе от ледяной стены, которая подымалась выше вершин мелких ледяных гор и над плавучими льдами, но это оказалось невозможным, нам пришлось повернуть на север и пойти узкой полоской открытой воды. Снова на юг к Великому ледяному барьеру мы направились около 14 ч. 24 января. Подойдя к нему, пошли на восток вдоль стены, отыскивая проход. Все закрепы были сняты с нашего автомобиля и даже приспособлена лебедка для его подъема, чтобы тотчас же его спустить, как только окажемся у того подножия ледяного склона, к которому причаливал в свое время «Дискавери», так как именно здесь, у Барьерного прохода, мы предполагали устроить свою зимовку.

Я на минуту должен оставить свое повествование, чтобы выяснить причины, которые побудили меня избрать этот проход местом нашей зимовки. Я знал, что Барьерный проход фактически является началом Земли Короля Эдуарда VII и что до настоящей обнаженной от льда земли там можно легко добраться на санях. К тому же здесь имелось большое преимущество: это место примерно на 140 км было ближе к Южному полюсу, чем какое-либо другое, до которого можно дойти на судне. Еще одно важное обстоятельство заключалось в том, что судну по его возвращении легко будет достигнуть этой части Великого барьера, тогда как сама Земля Короля Эдуарда VII в неподходящее время года, может оказаться совершенно недоступной. Некоторые из моих спутников по экспедиции «Дискавери» также считали Барьерный проход хорошим местом для зимовки. После тщательного обсуждения этого вопроса я решил устроить зимовку на самом барьерном льду, а не на твердой земле. Я еще с «Куниа» отправил в главную квартиру экспедиции в Лондон сообщение, что ежели «Нимрод» не вернется к указанному

сроку в 1908 году, то в 1909 году не следует предпринимать каких-либо шагов к отправлению вспомогательного судна для его отыскания, так как при данных обстоятельствах было вполне возможно, что «Нимрод» зазимует во льдах; если же он не вернется с нами и в 1909 году, то тогда надо отправить вспомогательную экспедицию в декабре этого года. Первым местом, где экспедиция эта должна начать поиски, я указал Барьерный проход, и если нас не найдут там, то тогда надо искать вдоль берегов Земли Короля Эдуарда VII. Я добавил, что лишь стечение самых неожиданных обстоятельств может заставить не вернуться наше судно в Новую Зеландию.

Однако наилучшим образом составленные планы при полярных исследованиях часто становятся неосуществимыми. Так и этот наш план – как это выяснилось в течение нескольких часов – оказался совершенно невыполнимым. В течение дальнейших 36 часов пришлось отказаться и от второго нашего намерения – зимовать на льду. Мы шли под парами на запад вдоль ледяной стены и очень близко к ней и по карте должны были в 6 часов утра уже находиться против прохода, однако никаких признаков прорыва в стене не обнаруживалось. Мы прошли бухту Борхгревинка в 13 ч. и в 20 ч. Барьерный проход должен был быть уже далеко позади нас. Проход этот, однако, исчез, очевидно, вследствие того, что на протяжении многих миль от ледяной стены отщеплялись куски и в конце концов остался обширный залив, соединившийся с проходом Борхгревинка и образовавший то, что мы теперь называли Китовым заливом. Для нас это было огромное разочарование, но в то же время мы были признательны судьбе, что Великий барьер обломался здесь до того, как мы на нем поселились. Было бы достаточно плохо, если бы мы устроили свою тихую пристань в той точке земного шара, которая исчезла с лица земли! Мысли о том, что могло бы произойти, если бы мы устроили зимовку на барьере, заставили меня принять твердое решение ни в каком случае не зимовать на льду, а поискать для зимовки земли, прочной скалистой почвы.

Я решил идти вперед по направлению к Земле Короля Эдуарда VII. В 20 ч. 24 января мы обогнули угол ледяной стены, которая отступала здесь на полмили, и продолжали свой путь на восток. Береговая линия делала тут прямой угол, и у вершины этого угла имелся ледяной склон, спускавшийся к уровню моря, но он был слишком крут и чересчур изрезан трещинами, чтобы можно было на него взобраться и осмотреть окрестности, если бы мы здесь высадились.

Мы остановили судно у большой льдины, и я спустился в каюту к капитану Ингланду, чтобы переговорить с ним. В том уголке, где мы находились, было относительно мало льдин, но снаружи виднелся сплошной плавающий лед и среди него несколько огромных ледяных гор. Единственная возможность продвигаться вперед заключалась в том, чтобы идти, придерживаясь ближе к ледяной стене, так как между нею и краем плавающих льдов виднелась полоса чистой воды. Четырьмя отдельными наблюдателями была точно определена долгота, и затем вычисления показали не только, что мы находимся уже к востоку от того места, где Барьерный проход указан на карте, но и что ледяная стена барьера с января 1902 года здесь сильно отступила к югу.

Около 9 ч. мы отчалили от льдины и направили судно на восток, держась в нескольких сотнях метров от ледяной стены, так как здесь она выдавалась навесом над морем, и если бы произошел обвал льда, в то время как мы находились поблизости, дело могло бы кончиться катастрофой. Я вскоре увидел, что таким путем мы не сможем пройти далеко к востоку, так как барьер уклонялся теперь на северо-восток и впереди нас простиралось непроницаемое поле плавающего льда с разбросанными на нем огромными ледяными горами. В 10 ч. мы подошли уже совсем близко к этому плавающему льду и заметили, что он сильно сдавлен и упирается в угол барьера, а, что было еще хуже, весь плавающий лед и все ледяные горы, имевшиеся в этом месте на севере, двигались также по направлению к барьеру. Насколько такое положение серьезно, читатель легко может себе представить, если вообразит, что он находится в маленькой лодочке в море, например где-нибудь у берегов Дувра, под вертикально обрывающимися береговыми

утесами, и что такие же утесы медленно, но верно двигаются на него со стороны моря с такой силой, которой ничто не может противостоять, и, быть может, вопрос всего в каком-нибудь часе или двух, когда те и другие утесы столкнутся и раздавят его утлое суденышко.

Ничего не оставалось делать, как начать отступление и искать какого-либо другого пути. Когда мы повернули наше судно назад, то астрономическое положение наше было $78^{\circ}20'$ ю. ш., $162^{\circ}14'$ з. д. Плавающий лед продвинулся уже внутрь от того утеса, где в 8 ч. мы стояли на чистой воде, но, прибавив паров и не обращая внимания на мелкие льдины, мы все-таки удачно прошли эту точку в 11 ч. 20 мин., когда между барьером и плавающими льдами оставалась полоса чистой воды всего метров 50 шириной.

Я вздохнул свободнее, когда мы миновали эту зону непосредственной опасности, так как теперь между нами и плавающим льдом было все же 200–300 м чистой воды. Мы находились здесь как раз под обрывом барьера, который достигал 75 м вышины, и шли на юго-запад. Ввиду того что мы продвигались быстрее, чем приближающийся лед, мы могли идти дальше вдоль барьера, неподалеку от него, причем он постепенно становился ниже. В 15 ч. перед нами оказалась группа ледяных гор у восточного входа в Китовый залив. Освещение было очень своеобразным, оно делало обманчивыми и форму и расстояние предметов, главным образом из-за миража, который приподнимает предметы выше, чем они есть на самом деле. Это особенно бросалось в глаза, когда мы смотрели на плавающий лед: с севера и запада все море казалось переполненным огромными ледяными горами, тогда как на самом деле это был лишь густой плавающий лед. Пингвины, которых мы видели накануне ночью, находились все на том же месте, и, когда мы отошли от них на несколько миль, они как будто выросли и казались около 2 м вышиной. Лед в заливе, где лежало много тюленей, был весь в трещинах и должен был скоро уплыть вместе с двумя-тремя заключенными в нем крупными ледяными горами.

Проходя вдоль края льда, мы у его западного конца подошли к высокому ледяному обрыву и в 15 ч. 10 мин. благополучно вышли из залива и продолжали идти на запад, все еще имея перед собою с севера тяжелые плавающие льды. Одна из ледяных гор, мимо которой мы проходили, являлась временным местом отдыха многих сотен антарктических и белых качу-рок – они поднялись на воздух при нашем приближении. Около 18 ч. плавающий лед, казалось, начал несколько расходиться, и через полчаса я из бочки на мачте заметил полоску чистой воды, идущую к северу чрез пояс льда, а за ней как будто совершенно чистое море. Около 20 ч. мы повернули судно на север и действительно выбрались на чистую воду, сделав по дороге несколько обходов, чтобы избежать более крупных льдин, и прокладывая себе путь через мелкие. Однако в полночь наш путь на восток был снова прегражден полосой толстого и сплошного плавающего льда, и нам пришлось примерно в течение часа идти к северу, прежде чем можно было опять направиться на восток. Удивительно, как ограничен горизонт на море, – из бочки казалось, что за поясом льда чистая вода простирается на безграничное пространство, тогда как в 2 ч. мы снова уперлись в сплошной лед. Наконец мы отыскивали проход, который позволил идти в желаемом направлении. Ночью в южной стороне было несколько туманно, но около 3 ч. над барьером прояснилось, и, к своему огорчению, мы увидели, что почти не продвинулись на восток. В 7 ч. 30 мин. мы прошли мимо огромной ледяной горы, километров в 5 длиной и около 60 м вышины, а в 8 ч. море стало свободнее от льда, к востоку не было видно его совершенно. Было превосходное солнечное утро, и, когда я ушел с мостика, чтобы поспать после бессонной ночи, положение казалось более обнадеживающим.

Поднявшись наверх незадолго до полудня 25 января, я убедился, однако, что надежды мои были тщетны. Определение наше показало, что мы находимся довольно далеко к северу от барьера, но все еще западнее той точки, до которой дошли накануне утром, перед тем как были вынуждены повернуть. С каждым часом надежда достичь Земли Короля Эдуарда VII все более оставляла нас. К востоку и к югу виднелся высокий, нагроможденный торосистый плавающий лед с рассеянными в нем огромными ледяными горами, и было очевидно, что все море между

мысом Кольбек и барьером, под этой долготой по крайней мере, полно льда. На севере отсвечивание льда на горизонте говорило о том же самом. Казалось, достичь земли невозможно, тем более что запас угля был ограниченный, судно находилось не в полном порядке и являлось совершенно необходимым выгрузить хижину и все наши запасы до того, как «Нимрод» принужден будет нас оставить, – все это делало положение для меня чрезвычайно серьезным. Я никак не ожидал, что найду Барьерный проход исчезнувшим и в то же время путь к Земле Короля Эдуарда VII совершенно прегражденным льдами. Последнее обстоятельство, впрочем, не столь исключительно: каждая экспедиция до 1901 года задерживалась под этой широтой плавучими льдами, точно так же и Росс в этих местах шел под парусами несколько сот миль севернее вдоль края таких же плавучих льдов. Правда, мы располагали паровым судном, но ни «Дискавери», ни даже «Ермак» – самый мощный ледокол, когда-либо построенный, не могли бы произвести никакого впечатления на эти плотно спаянные ледяные поля.

Я решил продолжать наши попытки пробиться к востоку еще в течение суток. Мы изменили курс, взяли к северу, придерживались как можно ближе ко льду и старались использовать каждую малейшую щелку, чтобы пройти на восток, при этом, случалось, попадали в узкие тупики в плавучем льду. Западный ветер начинал усиливаться, и погода становилась более пасмурной. Морские волны с шумом разбивались о края льдин, и барометр падал. Около 17 ч. началась снежная метель, и нам пришлось двигаться страшно медленно, так как горизонт видимости чрезвычайно сузился – видно было не более как метров на 100 вперед. Между налетающими снежными шквалами погода прояснялась, и можно было видеть огромное количество длинных и низких ледяных гор, из которых одна, например, была 8 км длиною при высоте не более 12 м. Волны разбивались об узкий конец этой горы, когда мы проходили вдоль нее в расстоянии нескольких кабельтовых, и непосредственно вслед за тем на нас налетел новый шквал. Когда опять на короткое время стало яснее, мы увидели, что под действием ветра на нас быстро надвигается лед с запада; кое-где он уже сомкнулся с главным скоплением плавучего льда. Легко могло случиться, что эта огромная масса льда могла окружить и захватить нас, и затем в течение ряда дней или даже недель мы не могли бы оттуда выбраться. Ввиду этого я из предосторожности приказал повернуть назад и под всеми парами уходить от этой грозящей опасности. Ничего не оставалось делать, как направиться в пролив Мак-Мурдо и устроить там нашу зимовку.

Глава 4

Выбор места зимовки

С тяжелым чувством видел я, как нос нашего судна поворачивает к западу, и думал при этом, что разве лишь через год сможем мы увидеть опять ту страну, в которой надеялись зимовать. Мы повернули на запад в 20 ч., все еще тщательно следя за льдом, когда шли вдоль него, и вплоть до 1 ч. 26 января не заметили ни одного прорыва в тесно сплоченном плавучем льду, тянувшемся к северу от нас. Затем мы потеряли из вида лед – он скрылся в тумане. Барометр обнаруживал колебания, дул довольно сильный юго-западный ветер, и на море было волнение. Около 6 ч. 26 января мы направили судно к югу – я хотел подойти опять к барьеру и идти вдоль него по крайней мере до бухты Западной, прежде чем отправиться прямо к вулкану Эребус. Мы прошли тот проход, который видели уже на своем пути к востоку, и около 12 ч. находились против Восточного мыса бухты Западной. Оттуда курс был взят прямо на Эребус, и, имея в виду, что предполагалось исследовать барьер более подробно на следующий год, мы повернули прямо на запад, так что отошли на некоторое расстояние от края льда. Погода была хорошая, ясная, если не считать низкого слоя облаков над барьером.

Двадцать восьмого января погода продолжала оставаться хорошей, хотя небо было покрыто облаками. Около полудня небо на юге расчистилось, но незадолго перед тем какая-то странная беловатая полоса производила там впечатление земли. Когда тучи совсем разошлись, эта полоска стала яснее и оказалась не чем иным, как двумя вулканами, Эребус и Террор, к которым мы теперь приближались. В два часа дня размеры их увеличились, они видны были яснее и даже как будто приподнимались вследствие миража, так что казались больше, чем на самом деле. Мы хорошо могли видеть дым, выбрасываемый Эребусом. Мы изменили несколько курс, чтобы обойти мыс Крозье. У меня была мысль устроить там склад, который могла бы использовать партия, направленная с места нашей зимовки для изучения жизни пингвинов, но затем я решил лучше не задерживать судна. В полдень находились под $77^{\circ}6'$ ю. ш., $175^{\circ}35'$ в. д. В 22 ч. мы прошли мыс Крозье, где Ледяной барьер на некотором расстоянии встречается с землей. Погода была превосходная, ясная, и, за исключением одной случайной ледяной горы и нескольких крупных льдин, льда не было видно. Мы шли вдоль берега, близко к нему, и в 3 ч. были уже против залива Эребуса. К северо-западу от нас располагался остров Бофор, обнаруживавший с восточной стороны крутой обрыв к морю; мыс Берд находился прямо по левому борту. Погода была облачная, когда мы огибали мыс Берд, в 5 ч. 30 мин.; 29 января мы надеялись достичь нашего нового места зимовки, не встречая препятствий со стороны льдов. Проходя по проливу Мак-Мурдо, мы встретили несколько случайных мелких скоплений льдин, на которых собралось множество пингвинов.

Гораздо большее количество льда имелось к западу, и сильный ледяной отблеск на горизонте указывал, что по западному берегу должны быть большие скопления. Проходя по проливу и держась более восточного направления, ближе к земле, мы видели длинный низменный песчаный берег, поднимавшийся в сторону континента крутым склоном, причем вся его поверхность, по крайней мере в 2 кв. мили, была окрашена в желтый и красный цвет из-за гуано пингвинов. Здесь было огромное гнездовье этих птиц.

Около 10 ч. мы прошли мимо небольшого скопления льда, но примерно через час увидели впереди уже плотный лед и в 10 ч. 30 мин. подошли к нему. Около 20 миль совершенно замерзшего моря отделяли нас теперь от мыса Хижины, где мы рассчитывали устроить свою зимовку. Лед в том месте, где мы сперва остановились, был сильно подточен и сверху был покрыт примерно на фут снегом. Мы попробовали пробиться сквозь него прямыми ударами судна, но это не удалось – судно примерно наполовину входило в густую вязкую массу льда и останавливалось, не производя никаких трещин. Мы отходили назад на небольшое рассто-

яние, давали полный ход и ударяли опять носом в край льда, но все эти попытки оказались безуспешными, так что пришлось закрепить ледяным якорем за льдину и придумать какой-нибудь другой образ действий.

Погода стала несколько яснее, мы смогли осмотреться и разглядеть окрестности. К югу располагались острова Дельбриджа, а за ними виднелся острый пик Обсервационного холма, под которым находилась зимовка нашей последней экспедиции. Над всеми другими возвышенностями поднималась наша старая знакомая скала Замок, а остров Белый проглядывал сквозь прозрачную дымку тумана. На юго-западе ясно были видны острова Черный и Коричневый, и позади первого из них обнаруживались округлые очертания горы Дискавери. К западу виднелись гигантские пики Западных гор с их огромными амфитеатрами и колоссальными ледниками. Милях в семи к востоку возвышалась темная скала, мыс Ройдс, названная так в честь первого офицера «Дискавери». Так знакомы были все эти горы и острова, что, казалось, только вчера еще видел их, а прошло с тех пор уже 6 лет!

За день случались периоды, когда темнело и шел сухой снег, температура временами падала до -12°C несмотря на то, что был разгар лета. Продолжали дуть южные ветры, но не слишком сильные, между тем теперь мы приветствовали бы наисильнейший ураган, который смог бы поломать лед. Северная зыбь была бы в данном случае еще лучше – за несколько часов она могла бы совершенно уничтожить всю ту многомильную полосу льда, которая теперь являлась таким непреодолимым препятствием для нашего судна. Когда шхуна «Морнинг», первое судно вспомогательной экспедиции «Дискавери», прибыла сюда 23 января 1902 года, здесь в проливе было такое же скопление льда, и только 28 февраля ей удалось подойти на расстояние пяти миль к мысу Хижины. На следующий год та же шхуна вместе с «Терра-Нова» пришли к краю льда 4 января и увидели, что пролив замерз примерно на 20 миль в море от мыса Хижины. Однако 15 февраля лед весь взломался к югу от мыса Хижины, и «Дискавери» освободился. Имея в виду уже эти два различных опыта, показывавшие, как сложны здесь условия льдов, я видел, что приходится решать очень трудную задачу. Если задержать здесь судно на две недели в надежде, что лед будет взломан, а затем этого бы не произошло, то положение наше могло сделаться довольно серьезным – ведь нам необходимо было около двух недель для того, чтобы выгрузить все запасы и построить хижину. Это к тому же могло быть сделано лишь после выбора нового места зимовки где-нибудь в окрестностях или по западному берегу, или, наконец, среди групп скал, лежащих к востоку от нас. В западном направлении, однако, условия были малообещающими, так как на протяжении пяти или шести миль к западу от того места, где мы стояли, лед был сильно нагроможден. Восточное направление казалось более надежным.

Я решил остаться здесь, у края льда, по крайней мере на несколько дней, чтобы предоставить самой природе возможность совершить то, что мы не смогли сделать с помощью своего судна, т. е. поломать лед на протяжении тех нескольких миль, которые отделяли нас от суши. Как видно, нам было суждено встречать препятствия при каждой попытке исполнения намеченных планов, но мы помнили хорошо, что препятствия – неизбежная участь всех полярных исследований, да и самая игра не стоила бы свеч, если бы не было никаких трудностей. Моим главнейшим опасением было то обстоятельство, что каждый лишний день задержки у края льдов уменьшал наш скудный запас угля, так как необходимо было поддерживать пары все время, чтобы быть готовыми двинуться тотчас же, как только заметим, что на нас надвигается лед с севера или что расходятся льдины, которые впереди нас. С другой стороны, план перевозки на санях всего нашего груза чрез ту полосу льда, которая отделяла нас от мыса Хижины, пришлось оставить, как совершенно неосуществимый, так как даже в том случае, если бы лошади наши находились в прекрасном состоянии и возможно было бы использовать на льду наш автомобиль, мы никогда все же не были бы в состоянии перевезти 180 тонн нашего снаряжения в течение того короткого времени, которым располагали.

Вместе с тем сильно тревожило меня и здоровье капитана Ингланда. Он казался совсем больным, очевидно, напряжение, вызванное постоянной плохой погодой и трудностями плавания во льдах, сильно отразилось на его здоровье.

Вечером 29 января мы сняли деревянный футляр с нашего автомобиля и поставили последний на колеса – я собирался попробовать его на льду. Дело это было поручено Дею, который скоро и привел машину в действие: уже на следующее утро 30 января, несмотря на низкую температуру, машина работала исправно. Надо было испытать, как она будет действовать на льду, покрытом довольно толстым слоем снега. Мы выбрали более легкие колеса с шинами Денлоп и нескользящие цепи, полагая, что в данном случае нет необходимости пользоваться колесами тяжелыми.

Днем поднялся свежий юго-восточный ветер со снежной метелью, и судно скоро приняло совершенно зимний вид. Два-три раза оно срывалось с якоря, и льдины, к которым оно было прикреплено, уплывали к северу. Хотя льдины эти и были длиной всего около сотни метров, у нас все же появились кое-какие надежды, чувствовалось, что лед начинает ломаться.

Весь день косатки во множестве показывались у края льда и выдували столбы пара. Они часто проходили под самым бортом, и от времени до времени мы могли наблюдать, как они выставляют голову над краем льда и высматривают, нет ли тюленей. Раз как-то мы увидели тюленя, который стрелой вылетел из воды на лед и помчался по его поверхности с такою поспешностью, какой никак нельзя было ожидать от неповоротливого животного. Он прополз по крайней мере четверть мили по льду, пока остановился, чтобы передохнуть. Минуту-две спустя причина этой поспешности обнаружилась: надо льдом поднялась голова косатки, высматривавшей жертву.

Мы освободили большинство креплений, удерживавших конюшни, чтобы не было никаких затруднений, когда понадобится вывести лошадей, и чтобы сделать это тогда возможно скорее. Большая часть наших бедных животных находилась в очень плохом состоянии. Казалось, почему-то белые лошади лучше перенесли тяжелые условия погоды, чем лошади частично окрашенные. Все они были, по-видимому, очень довольны тем, что судно стояло, после перенесенной ужасной качки. Бока большинства лошадей были стерты из-за постоянных ударов о стены их стойл, а Зулу была в таком плохом состоянии, что я решил ее тут же застрелить. У нас оставалось, таким образом, только 8 лошадей, и, надо сказать, мы считали себя все же счастливыми, что потеряли в пути лишь двух животных.

До сих пор наше путешествие протекало без всяких несчастных случайностей, но тут утром 31 января, когда мы все были заняты выгрузкой запасов из кормового люка, чтобы приготовить их к переброске на берег, вдруг железный крюк на таях выскользнул из рук, качнулся через всю палубу и ударил Макинтоша, попав ему в правый глаз. Макинтош упал на палубу от страшной боли, но через несколько минут все же смог при помощи товарищей дойти до каюты Ингланда, где Маршалл его осмотрел. Выяснилось, что глаз сильно поврежден и не будет видеть, пришлось подвергнуть Макинтоша операции под хлороформом, и Маршалл, ассистиремый доктором Мичеллем и Мак-Кеем, удалил ему пострадавший глаз. Я убедился при этом, к своему большому удовлетворению, что экспедиция обслуживается врачами, стоящими на должной высоте. Макинтош горько оплакивал потерю глаза не столько из-за уменьшения способности зрения, сколько из-за того, что эта несчастная случайность не позволяла ему теперь оставаться с нами в Антарктике. Он просил разрешить ему остаться, но Маршалл категорически этому воспротивился, доказывая, что он нуждается в тщательном уходе и в очень осторожном пользовании зрением, так как иначе может потерять и второй свой глаз. Пришлось согласиться, и на некоторое время экспедиция потеряла одного из самых ценных своих сотрудников. Пока мы ожидали, таким образом, у края льда, я считал полезным, чтобы небольшая партия отправилась к мысу Хижины и разузнала бы, в каком состоянии находится хижина, оставленная там экспедицией «Дискавери». Можно было думать, что за пять лет она совершенно зане-

сена и разрушена снегом. Я решил послать Адамса, Джойса и Вильда, поручив Адамсу побывать в хижине и на следующий день вернуться на судно. Мы находились примерно в 16 милях (26 км) от мыса Хижины, и на следующее утро назначенная партия отправилась, забрав с собой некоторый избыток провизии на случай возможной задержки и лопаты для того, чтобы отрывать хижину. Для Адамса это был первый опыт путешествия с санями, и такой поход с тяжелым грузом на расстоянии 26 км был вообще нелегкой задачей для людей, которые пробыли больше месяца закупоренными на корабле. Вначале, впрочем, они отправились довольно быстрыми шагами; на несколько миль их сопровождали профессор Дэвид и Коттон. Вернувшись на следующий день, они сообщили, что пришлось идти по старому льду, который не был изломан за предыдущий год, он был фута четыре толщиной и гораздо прочнее, чем тот, которым было остановлено наше судно при его первом приходе.

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.