

Глава 2

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

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

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

Затем, в 1907 году, Шеклтон возглавил первую экспедицию, целью которой был сам Южный полюс. В итоге он и трое его спутников оказались всего в девяноста семи милях от цели, но вынуждены были повернуть назад из-за нехватки еды. Их возвращение превратилось в отчаянную гонку и борьбу со смертью. Команде удалось выжить, и Шеклтон вернулся в Англию героем Британской империи. Все обращались с ним как со знаменитостью,

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

король посвятил его в рыцари, и каждое более-менее значимое государство мира считало своим долгом вручить ему собственную награду.

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

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

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

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

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

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

Шеклтон планировал доплыть на корабле до моря Уэдделла и сойти на землю в сопровождении шести человек и семнадцати собак около залива Вахсела, приблизительно 78° южной широты 36° западной долготы.

Примерно в то же время второй корабль должен был войти в пролив Мак-Мёрдо из моря Росса, то есть почти на противоположной оконечности континента относительно моря Уэдделла. Перед экипажем стояла четкая задача: выгрузить со своей базы и оставить запас провианта в надежном, скрытом месте практически у самого полюса. В это время группа, высадившаяся у моря Уэдделла, должна была достичь полюса, питаясь своими припасами. От полюса они подошли бы к леднику Бирдмора, где пополнили бы запасы на южном складе, оставленном командой, высадившейся у моря Росса. Остальные точки с провизией помогли бы им добраться до станции Мак-Мёрдо.

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

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

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

Циники могут вполне оправданно утверждать, что Шеклтоном при организации экспедиции двигало желание преумножить известность и славу собственно Эрнеста Шеклтона, а также получить большое финансовое вознаграждение, положенное руководителю удачного проекта такого масштаба. Без сомнения, все эти мотивы постоянно будоражили ум Шеклтона. Он не понаслышке знал о том, что такое социальный статус и какую

роль играют деньги. Неизменной (и неосуществимой) мечтой всей его жизни — во всяком случае так казалось окружающим — оставалось стабильное материальное благополучие, желательно на всю жизнь. Ему нравилось представлять себя владельцем крупного участка земли, отстранившимся от суеты повседневного мира, всегда пребывающим в достатке, имеющим деньги и свободное время для того, чтобы заниматься тем, чем ему хочется.

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

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

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

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

Однако Антарктика не была для него очередным способом заработать деньги. Он действительно нуждался в ней как в масштабном и требующем настоящего внимания деле. Эта земля бросала вызов его гигантскому эго и безграничной энергии. В обычной жизни стремление Шеклтона

продемонстрировать свою храбрость и отвагу не находило достойного применения. Масштаб был неподходящий. Порой он напоминал першерона*, запряженного в игрушечную повозку. Но Антарктика стала для него достойным испытанием: она бросила Шеклону вызов, заставивший его выложиться до конца, жить и работать на пределе сил.

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

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

Самым существенным пунктом в подготовке его экспедиции стали корабли, которые должны были довести две группы до Антарктики. У знаменитого австралийского исследователя сэра Дугласа Моусона Шеклтон приобрел «Аврору» — крепкий, прочный корабль, похожий на те, что использовали для охоты на тюленей. «Аврора» к тому времени уже участвовала в двух антарктических экспедициях. Сейчас она была предоставлена отряду моря Росса под предводительством лейтенанта Энеаса Макинтоша, который во время экспедиции Шеклтона в 1907–1909 годах служил на судне «Нимрод».

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

В этом многообещающем предприятии у Кристенсена был партнер — бельгиец Адриен де Жерлаш. В 1897 году он уже возглавлял антарктическую

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

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

экспедицию*, поэтому мог дать очень дельные советы при постройке судна. Но во время строительства де Жерлаш столкнулся с финансовыми трудностями и был вынужден выйти из бизнеса. Лишившийся партнера Кристенсен очень обрадовался предложению Шеклтона купить корабль. И хотя продавец получил за него шестьдесят семь тысяч долларов, то есть меньше, чем потратил на его строительство, он был готов нести убытки ради реализации планов исследователя такого масштаба, как Шеклтон.

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

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

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

Согласно традиции, Шеклтон «заложил» экспедицию, заранее продав права собственности на использование данных о ней по ее завершении. Он пообещал написать книгу о путешествии, продал права на видеопленки и фотографии, которые будут сделаны в его ходе, и согласился прочесть

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

** Выносливость (англ). *Прим. ред.*

цикл лекций после возвращения. Все эти договоренности, конечно же, основывались на предположении, что Шеклтон выживет.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Александр Маклин, один из двух врачей, расположил к себе Шеклтону, когда тот спросил, почему Маклин носит очки: «Многие мудрые лица выглядят глупыми без очков». А Реджинальд Джеймс был принят в команду после того, как Шеклтон поинтересовался, каково состояние его зубов, страдает ли он от варикозного расширения вен, веселый ли у него характер и умеет ли он петь. Последнему вопросу Джеймс удивился.

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

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

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

К концу июля 1914 года все было собрано, протестировано и погружено на борт «Эндьюранс»; 1 августа судно должно было выйти из Ост-Индских доков неподалеку от Лондона. Однако трагические политические события тех дней не только задержали отплытие корабля, но и угрожали всей

экспедиции: 28 июня на эрцгерцога австрийского Фердинанда было совершено покушение, и ровно месяц спустя Австро-Венгрия объявила войну Сербии. Фитиль бомбы уже был зажжен. Пока «Эндьюранс» стоял на якоре в устье Темзы, Германия объявила войну Франции.

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

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

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

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

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

По всем стандартам внешне «Эндьюранс» была настоящей красавицей. Трехмачтовая баркентина* — с четырехугольным парусом на носовой мачте, и косыми на остальных, как на шхуне, — приводилась в действие с помощью парового двигателя мощностью в триста пятьдесят лошадиных сил, который работал на угле и мог разогнать ее до десяти целых двух десятых узла.

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

Достаточно большая — длиной сто сорок четыре фута и шириной двадцать пять футов. И хотя «Эндьюранс» с ее гладким черным корпусом со стороны выглядела как любое другое соразмерное ей судно, таковой она не была.

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

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

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

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

* Более двух метров. *Прим. ред.*

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

строители положили под каждую из них медную монетку на счастье, чтобы защитить их от поломки.

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

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

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

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

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

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

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

«Вы наняты, — сказал Шеклтон после непродолжительной беседы. — Ждите. Я телеграфирую вам и сообщу, когда нужно будет присоединиться

ко мне на корабле. Я постараюсь ввести вас в курс дела, как только смогу. Хорошего утра». С этими словами он пожал руку Уорсли, и собеседование, если его можно назвать таковым, было окончено. Так Уорсли стал капитаном «Эндьюранс». Он отвечал за функционирование корабля, и выше него по званию был только Шеклтон, руководивший всей экспедицией.

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

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

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

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

Тем временем фотограф Фрэнк Херли вернулся из Австралии. Он участвовал в последней экспедиции Дугласа Моусона в Антарктику, где

зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Благодаря этому Шеклтон сразу же взял его в команду.

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

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