

# ТАЙНА ПРОПАВШЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ

ВАЛЕРИАН АЛЬБАНОВ  
АЛЕКСАНДР КОНРАД

ЗАТЕРЯННЫЕ  
ВО ЛЬДАХ



Реальная история прототипов романа  
«Два капитана» В. Каверина

**Александр Конрад  
Валериан Альбанов**

# **Тайна пропавшей экспедиции: затерянные во льдах**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=70008010](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70008010)*

*Тайна пропавшей экспедиции. Затерянные во льдах: КоЛибри, Азбука-Аттикус; Москва; 2023  
ISBN 978-5-389-24583-9*

## **Аннотация**

Двадцать восьмого июля 1912 года из Санкт-Петербурга вышла шхуна «Святая Анна». Экспедиция под руководством лейтенанта Георгия Брусилова должна была пройти Северным морским путем до Владивостока с одной зимовкой. Однако уже в начале октября шхуна оказалась зажата льдами в восточной части Карского моря и вскоре начала свой вынужденный дрейф на север. Освободиться из ледяного плена команда так и не смогла. В апреле 1914 года 11 человек во главе со штурманом Валерианом Альбановым покинули судно и направились на материк. До суши добрались лишь двое: штурман Валериан Альбанов и матрос Александр Конрад, дневники которых впервые объединены в этой книге. Фрагменты дневника Валериана Альбанова, ставшего прототипом штурмана Климова, можно найти в романе Вениамина Каверина «Два капитана»;

здесь же в контекст художественного повествования вплетено множество других фактов из истории «Святой Анны», названной писателем «Святая Мария».

В формате PDF A4 сохранён издательский дизайн.

# Содержание

Трагедия трех экспедиций	10
Записки экипажа «Святой Анны»	40
Дневник штурмана Валериана Альбанова. «На юг, к земле Франца-Иосифа!»	40
Вступление	40
Конец ознакомительного фрагмента.	48

# Валериан Альбанов, Александр Конрад Тайна пропавшей экспедиции. Затерянные во льдах

*...Горько мне думать о всех делах, которые я мог бы совершить, если бы мне не то что помогли, а хотя бы не мешали. Что делать? Одно утешение – что моими трудами открыты и присоединены к России новые обширные земли...*

*Вениамин Каверин «Два капитана»*

*...Человеческий ум до того был поглощен этой задачей, что разрешение ее, несмотря на суровую могилу, которую путешественники по большей части там находили, сделалось сплошным национальным состязанием. В этом состязании участвовали почти все цивилизованные страны, и только не было русских, а между тем горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить за Норвегией честь открытия Северного полюса, а мы пойдем в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на*

*этот подвиг.*

*Вениамин Каверин «Два капитана»*

*Вступительная статья и заключение М.В. Дукальской*

© ФГБУ «РГМ АА» (фото), 2023

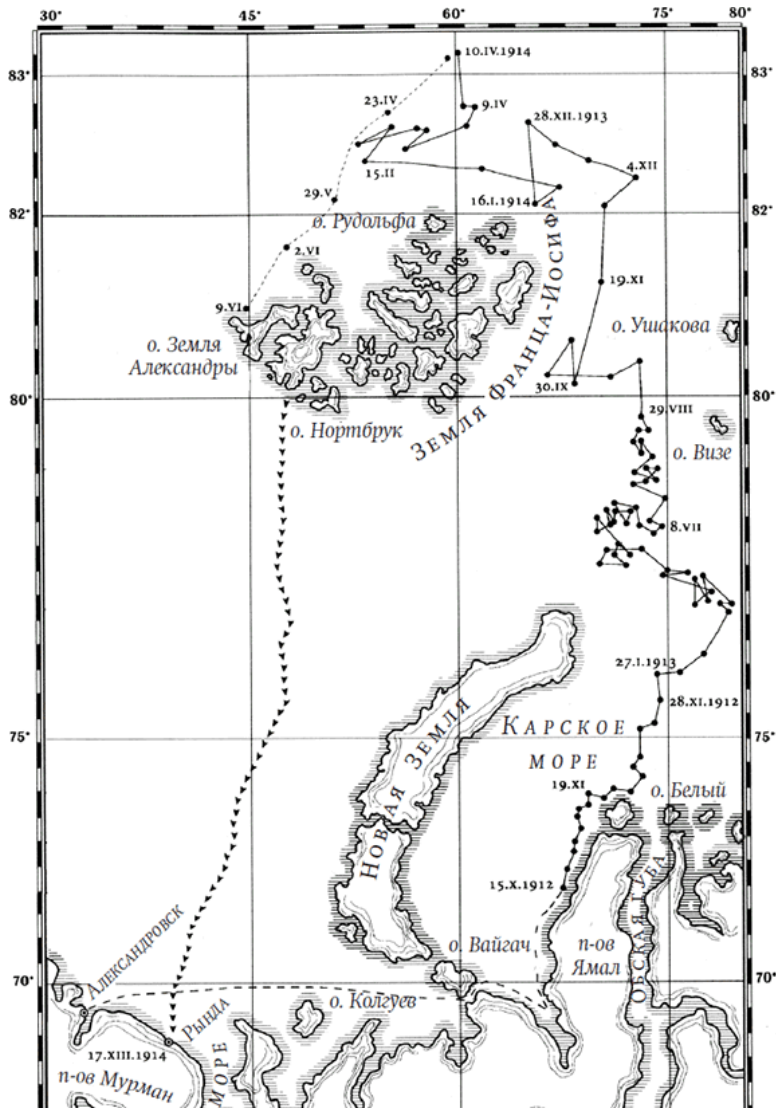
© В. Мельник (фото), 2023

© ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус», 2023

Колибри®

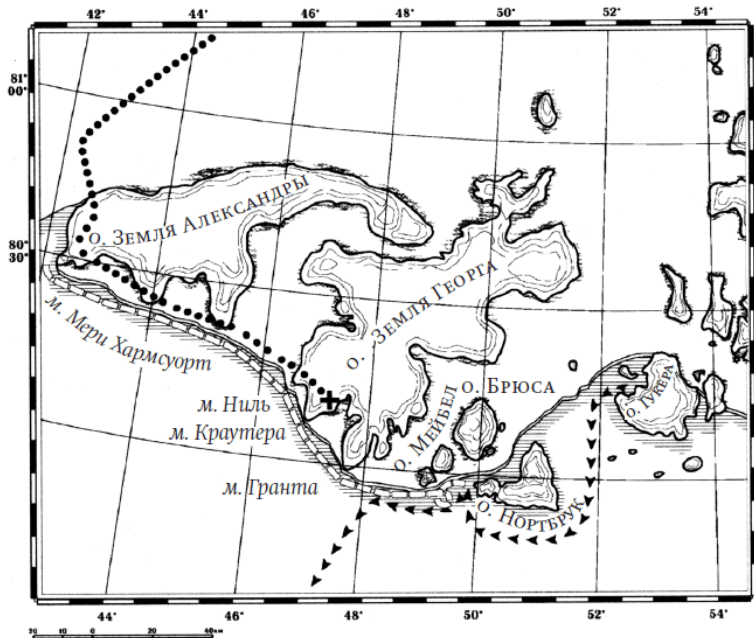
\* \* \*

**КАРТА РАЙОНА ЭКСПЕДИЦИИ ЛЕЙТЕНАНТА  
ГЕОРГИЯ БРУСИЛОВА (1912–1914)**



# **СХЕМА МАРШРУТА ГРУППЫ АЛЬБАНОВА ПО ОСТРОВАМ ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА (ИЮНЬ- ИЮЛЬ 1914)**





### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

-----  
Путь «Св. Анны» под парами

Дрейф «Св. Анны» со льдами

●-----●-----●  
Путь группы Альбанова  
на санях

[illegible]

### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

►►►►►►►►►►  
Путь «Святого вмч. Фоки»

Путь на каяках

.....  
Путь пешком

+

Место обнаружения останков

# Трагедия трех экспедиций

Первая половина 1910-х годов – один из важнейших периодов российских полярных исследований. В эти годы в Арктику отправлялись как государственные, так и частные экспедиции. Некоторые из них до сих пор остались в общественном сознании благодаря средствам массовой информации, некоторые известны только людям, интересующимся историей полярных исследований, некоторые ушли в историческое небытие.

Несомненно, наиболее значимое событие этого периода – это Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, внесшая неоценимый вклад в исследование Северного морского пути. В 1910–1915 годах эта экспедиция под руководством И. С. Сергеева и Б. А. Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», обследовав трассу Северного морского пути, позволила подготовить и издать первые навигационные карты и лоции по маршруту своих исследований, в 1913 году открыла архипелаг Северная Земля, а в 1914–1915 годах впервые в истории преодолела путь из Берингова моря на запад с одной зимовкой. Несмотря на выдающееся значение, ее ход и результаты работы знакомы лишь узкому кругу специалистов.

Совершенно другая история сложилась с экспедициями В. А. Русанова, Г. Я. Седова и Г. Л. Брусилова, которым

посвящены многие публикации, фильмы, исследования. На протяжении более чем сотни лет их история вновь и вновь обсуждается на страницах газет, журналов, в исторической, научно-популярной и художественной литературе. Имена руководителей этих экспедиций увековечены в городской топонимике и в названиях судов, работающих в морях Северного Ледовитого океана. Этим экспедициям посвящены экспозиции музеев и многочисленные выставки. Но объединяет их лишь время начала, трагическая судьба и роман В. А. Каверина «Два капитана», в котором слиты воедино истории всех трех экспедиций. На самом деле это были абсолютно не связанные между собой экспедиции, имевшие различные цели и организованные на разные средства.

Экспедиция Владимира Александровича Русанова, геолога и опытного полярного исследователя, известного своими работами на Новой Земле, на парусно-моторном судне «Геркулес» была государственной, причем организованной Министерством внутренних дел. В ее задачу входило исследование природных богатств Шпицбергена и изучение возможности использования их русскими промышленниками и предпринимателями для добычи каменного угля, а также ознакомление с характером и размерами существующих на Шпицбергене иностранных промышленных предприятий. Экспедиция готовилась как секретная, закамуфлированная под частную, поскольку в эти годы было запрещено предпринимать государственные экспедиции на архипе-

лаг. Дело в том, что в начале 1910-х годов решалась судьба статуса территории Шпицбергена и шла подготовка к международной конференции по этой проблеме.

В результате шестинедельных работ участниками экспедиции Русанова было установлено 28 заявочных знаков на каменноугольные месторождения. После окончания работ на Шпицбергене трое из состава команды «Геркулеса» попутным пароходом вернулись на родину, доставив туда отчет о проделанной работе, а «Геркулес» отправился на восток от архипелага для проведения научных исследований.

Последние известия об этой экспедиции пришли из становища Маточкин Шар на Новой Земле, где 18 августа 1912 года Русанов оставил текст телеграммы для пересылки в Петербург, в которой сообщал о своих планах обойти северную оконечность архипелага – мыс Желания – и отправиться дальше на восток (в телеграмме было сказано, что искать их следует на острове Уединения, Новосибирских островах или острове Врангеля).

Экспедиция Георгия Яковлевича Седова, также имевшего богатый опыт полярных исследований, на парусно-паровом судне «Святой вмч. Фока» была, в отличие от экспедиции Русанова, частной. Еще зимой 1912 года Седов предложил на суд общественности проект путешествия на Северный полюс. Дело в том, что покорение Северного полюса Фредериком Куком в 1908 году или Робертом Пири в 1909 году не считалось достоверным фактом и было дискуссионной те-

мой, и в случае успеха Георгий Яковлевич мог стать одним из первых путешественников, дошедших до этой географической точки. Газеты восторженно приняли замысел Первой русской экспедиции к Северному полюсу. «Известия Архангельского общества изучения Русского Севера» откликнулись на него передовой статьей: *«...удивительно, что до сих пор еще ни одна русская экспедиция не пыталась отправиться туда, куда влечет каждого помора... туда, где сходятся все северные пути – на полюс... Рано или поздно должно было воплотиться это вековое наше стремление на Север, должен был найтись русский человек, решившийся во что бы то ни стало воплотить это стремление в одну идею – к полюсу!»*

Специально созданная при Главном гидрографическом управлении Морского министерства Комиссия резко раскритиковала план экспедиции. Надо отметить, что в состав Комиссии входили люди весьма авторитетные, имевшие опыт работы в Арктике. Их замечания по плану, предложенному Седовым, были вполне объективны и правомерны. В результате долгих дебатов Комиссия отказала в государственной субсидии на экспедицию. Однако это не помешало Седову заняться реализацией своей идеи, хотя и создало дополнительные трудности, в первую очередь финансовые.

Император Николай II, узнав о цели готовящейся экспедиции, поддержал Седова тем, что подарил ему иконку, дорогое ружье и 10 тысяч рублей. Георгию Яковлевичу был

предоставлен двухлетний отпуск с сохранением содержания. Из капитанов по Адмиралтейству он был переведен во флот с чином старшего лейтенанта, соответствующим 9-му классу Табели о рангах.

Средства на экспедицию собирались всем миром. В Санкт-Петербурге под председательством редактора «Нового времени» М. А. Суворина был создан Комитет по изысканию частным путем средств на экспедицию к Северному полюсу. В городе организовали ряд празднеств с приглашением выдающихся артистов, подготовили программу увеселений, посетителям которых предлагались специально выпущенные бронзовые знаки. Журнал «Природа и люди» также открыл сбор пожертвований на экспедицию.

В конце лета 1912 года «Святой вмч. Фока» покинул Архангельск и отправился в путь. Но поздний выход в море сыграл в судьбе экспедиции роковую роль – уже у Новой Земли судно вмерзло в лед и вынуждено было встать на зимовку у полуострова Панкратьева. Лишь через 352 дня, в сентябре 1913 года, экспедиция продолжила поход к Земле Франца-Иосифа, где в бухте у острова Гукера, названной Седовым бухтой Тихой, встала на вторую зимовку. Тяжелые условия зимовки, недостаток продовольствия и топлива привели к тому, что большая часть экипажа, в том числе и сам Седов, начала болеть. И все же в феврале 1914 года больной Седов вместе с двумя матросами Г. В. Линником и А. М. Пуштошным на трех собачьих упряжках, имея всего 20 собак,

отправился к цели своего путешествия – к Северному полюсу. Однако болезнь Седова стремительно прогрессировала, через неделю он уже не мог идти самостоятельно, матросы везли его на санях, а 5 марта 1914 года, на 18-й день похода, Георгий Яковлевич скончался среди льдов недалеко от самого северного острова Земли Франца-Иосифа – острова Рудольфа. Матросы похоронили его на этом острове, положили в могилу российский триколор, который Седов намеревался установить на Северном полюсе, соорудили крест из лыж, а затем направились в обратный путь, к судну.

Выйдя из бухты Тихой и зайдя на мыс Флора (остров Нортбрук) для дозаправки топливом, «Святой вмч. Фока» отправился к Большой земле и 17 августа 1914 года завершил свой поход у рыбацкого становища Рында на Мурмане.

Эта книга посвящена третьей экспедиции этого времени – экспедиции Георгия Львовича Брусилова на шхуне «Святая Анна», поэтому остановимся на ней более подробно.

Начальник экспедиции Георгий Львович Брусилов родился в 1884 году в семье видного деятеля Российского императорского флота, создателя и первого начальника Морского генерального штаба, вице-адмирала Льва Алексеевича Брусилова. Дед Георгия Львовича Алексей Николаевич Брусилов был генералом, участником войны 1812 года, дядя – прославленный генерал Алексей Алексеевич Брусилов, чье успешное руководство военными действиями на Юго-Западном фронте во время Первой мировой войны летом 1916 го-

да, известными как Брусиловский прорыв, сделало его настоящим народным героем.

Неудивительно, что оба сына Льва Алексеевича – Георгий и Сергей, выросшие в семье морского офицера и с детства слышавшие рассказы отца о морской службе, выбрали для себя тот же путь – путь морского офицера.

В 1905 году Георгий Львович окончил Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге и получил назначение на Дальний Восток, куда он прибыл вскоре после трагического Цусимского сражения, в результате которого российский флот на Тихом океане практически перестал существовать. Вместе с другими офицерами Брусилов пожелал остаться на Дальнем Востоке и был зачислен на миноносец № 209, который поддерживал разведывательную службу и должен был наблюдать за прилегающим к Владивостоку районом. В августе 1905 года был заключен мир с Японией, а в ноябре того же года началось возвращение в Россию офицеров флота. В 1906 году Георгий Брусилов вернулся в Санкт-Петербург, где был произведен в мичманы, и продолжил службу на миноносцах на Балтийском флоте.

Служба ему нравилась, но при этом хотелось и новых впечатлений. Поэтому после почти трехлетней службы на Балтийском море в 1909 году, когда начался набор экипажей на суда «Таймыр» и «Вайгач» Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, Брусилов испросил себе в Морском министерстве 22-месячный отпуск, получил



его, подал рапорт с просьбой о зачислении в экспедицию и в 1910 году был назначен вахтенным начальником на ледокольный пароход «Вайгач». В арктические рейсы 1910–1911 годов он ходил на ледокольном пароходе «Таймыр». В походах экспедиционные суда работали в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, где тогда ледовая обстановка в эти годы была благоприятной. Это убедило ряд участников экспедиции, в том числе и Брусилова, в возможности плавания по всей трассе Северного морского пути без особых препятствий.

Знакомство с Арктикой, хотя и непродолжительное, произвело на Георгия Львовича очень сильное впечатление, и, вернувшись из плавания 1911 года, он решил организовать и возглавить собственную экспедицию и преодолеть Северный морской путь с запада на восток. (Напомним, что к началу XX века этот путь был пройден целиком лишь однажды, причем с зимовкой, в 1878–1879 годах шведским мореплавателем Адольфом Эриком Норденшельдом на судне «Вега».)

Идею Брусилова горячо поддержал его друг детства – Николай Святославович Андреев, который энергично включился в подготовку экспедиции. Именно Андреев должен был в плавании стать правой рукой Георгия Львовича – помощником капитана. Экспедицию даже изначально называли «экспедицией Брусилова и Андреева».

Несмотря на то что Георгий Львович происходил из старинной дворянской семьи, собственных средств на экспеди-

цию у него не было, и он обратился за помощью к наиболее состоятельному своему родственнику – дяде Борису Алексеевичу, удачно женатому на Анне Николаевне Рено, имевшей немалый капитал, оставленный ей в наследство родителями. Анна Николаевна согласилась финансировать это предприятие, но поставила условие, что самым важным делом по пути во Владивосток будет промысел морского зверя и торговля. Так было создано семейное акционерное общество, главным акционером которого стала Анна Николаевна, отпустившая на снаряжение экспедиции 90 тысяч рублей.

В феврале 1912 года Брусилов вместе с Андреевым выехал в Лондон для покупки судна (первоначально планировалось, что будут куплены два судна). Однако в Англии им удалось приобрести лишь одну парусно-моторную шхуну. Шхуна водоизмещением в 231 тонну была построена английским Адмиралтейством в 1867 году специально для поисков пропавшей среди арктических льдов полярной экспедиции Джона Франклина. Изначально шхуна носила название «Ньюпорт», затем получила имя «Пандора II». В 1893 и 1896 годах под названием «Бланкатра» она ходила к устью Енисея в составе торговых экспедиций английского капитана Джозефа Виггинса. Купив шхуну, Брусилов переименовал ее в «Святую Анну» в честь небесной покровительницы своей тетушки.

Экспедиция была широко разрекламирована. Первые сообщения, в которых говорилось о ее цели, появились в газе-

тах Христиании (Осло) еще на пути «Святой Анны» из Англии в Россию: *«В гавани Христиании в настоящее время снаряжается шхуна “Святая Анна”. Корабль промысловой экспедиции на Северный Ледовитый океан лейтенантов Брусилова и Андреева идет из Христиании в Петербург и через неделю должен стать у Николаевского моста. У нас он запасется провизией и в первых числах июля направится в Архангельск, а в середине июля начинает экспедицию».*

В июле, когда шхуна пришла в Санкт-Петербург и встала на Николаевской набережной Невы, «Святая Анна» стала местом паломничества горожан. У трапа их встречал помощник капитана Николай Андреев, который с удовольствием показывал шхуну и рассказывал о предстоящем путешествии в весьма восторженных тонах: *«Этот маленький корабль бесстрашно уходит на днях в далекие, беспредельные воды, на край земли, для новой славы XX века, для новых триумфов всепобеждающего человеческого духа».* Среди прогуливающихся по набережной было немало журналистов, поэтому известия о готовящейся экспедиции появились и в петербургских газетах. Так, например, газета «Новое время» писала: *«Рослый и бородатый гребец доставил нас на судно. По лестнице, со слабо натянутой веревкой вместо перил, мы взобрались на палубу “Святой Анны”, где были встречены помощником капитана лейтенантом Андреевым. В уютной кают-компани, где все было миниатюрно и вместе с тем не лишено интимного комфорта*

*та, радушные хозяева угостили нас “сода-виски”, и тут же на большом круглом столе была разложена “Карта Северного Ледовитого океана в границах Российской империи, составленная на основании гидрографических исследований с 1734 по 1871 год”».*

Андреев занимался снабжением экспедиции, следил за погрузкой шхуны, но в последний момент перед выходом «Святой Анны» вынужден был задержаться в Санкт-Петербурге из-за личных дел, однако при этом пообещал, что найдет врача для экспедиции, поскольку нанятый до этого врач отказался от участия, а также ученого-гидролога и вместе с ними встретит шхуну в Александровске-на-Мурмане<sup>1</sup>. Оттуда должен был начаться арктический маршрут экспедиции.

На должность штурмана Брусилов пригласил Валериана Ивановича Альбанова, с которым он познакомился в 1912 году. Валериан Иванович был на три года старше Георгия Львовича и имел более богатый опыт плавания на Севере: четыре года он был помощником капитана парохода «Обь» по Енисею и Енисейскому заливу, а затем в 1909–1911 годах ходил на пароходе «Кильдин» между Архангельском и портами Англии. Кроме Альбанова на шхуне было 22 человека команды, из которых лишь пятеро были профессиональными моряками.

10 августа 1912 года в 4 часа дня шхуна «Святая Анна» под командованием Георгия Львовича Брусилова сня-

---

<sup>1</sup> В настоящее время – город Полярный. (Примеч. ред.)

лась с якоря у Николаевского моста, прошла морским каналом в Кронштадт, откуда начала свое путешествие в Александровск-на-Мурмане. Планировалось по пути к нему сделать остановки в Копенгагене и Трондхейме. Для того чтобы возместить хотя бы часть материальных затрат, на начальный этап путешествия, пока судно шло в Балтийском море и вдоль Скандинавии в Баренцево море, было решено взять пассажиров (на судне было свободно 13 кают). Однако на объявления в петербургских газетах почти никто не откликнулся. Желающих оказалось лишь трое: дальняя родственница Брусиловых Ерминия Александровна Жданко (сестра Георгия Львовича, Ксения, была замужем за дядей Ерминии), которая была к тому же племянницей начальника Главного гидрографического управления Морского министерства Михаила Ефимовича Жданко, ее подруга Елена Владимировна и, как писала газета «Вечернее время», *«представитель спортивной молодежи Г. Бауман (Петроградский кружок любителей спорта), обладавший специальной морской подготовкой»*, взявшийся исполнять в рейсе обязанности второго штурмана.

Ерминия Александровна, или Мима, как звали ее в семье, была, несмотря на возраст (к началу экспедиции ей был 21 год), самостоятельной и решительной девушкой. Она получила хорошее образование, знала языки и даже окончила специальное медицинское училище – самаритянские курсы сестер милосердия, выдающие *«диплом, обязываю-*

*ций бесплатно оказывать первоначальную медицинскую помощь при внезапных несчастных случаях».*

Первая остановка «Святой Анны» была намечена в Копенгагене, где Брусилов не собирался задерживаться. Но оказалось, что в Копенгагене в это время находится вдовствующая императрица Мария Федоровна, выразившая желание посетить шхуну. Подготовка к визиту, а также доставка экспедиционного судна продовольствием и снаряжением заняли несколько дней.

Во время захода в Трондхейм экспедиция, готовясь к предстоящему рейсу и ожидая поступления очередной денежной субсидии от тетушки, простояла еще неделю. Там со шхуны сбежал механик, а к команде присоединился гарпунер Денисов.

В Александровске на экспедицию обрушились новые неприятности. Сначала заболел один из штурманов – Бауман, и его пришлось высадить на берег для лечения. Кроме того, оказалось, что Николай Андреев не сдержал своего обещания – не только сам не прибыл туда, но и не прислал врача. Экспедиция была на грани срыва. Но ситуацию удалось разрешить благополучно – Ерминия, которой необыкновенно понравилось морское путешествие вокруг Скандинавии, телеграфировала родным о своем желании продолжить арктическое плавание: *«Трех участников лишились могу быть полезна хочу идти Владивосток умоляю пустить теплые вещи будут целую пишу отвечайте скорее всегда ваша Ми-*

ма». Получив в ответ согласие, она решила остаться на судне и заменить в экспедиции врача. Ей также поручили заведовать продовольствием и заниматься фотографированием.

Первым начинанием Ерминии стала раздача всем членам команды карандашей и толстых тетрадей (сейчас мы их называем общими) для ведения дневников во время путешествия. Тем самым она обеспечила нам документальную базу экспедиции, на которой и строится это повествование.

Погрузка припасов и воды была закончена лишь к началу сентября, что было критически поздно для начала арктического рейса. Перед выходом из Александровска Брусилов заключил *«новое условие с частью старой оставшейся и вновь набранной командой на переход от города Александровска до города Владивостока»*. По контракту матросы «Святой Анны» кроме основного жалованья от 10 до 30 рублей в месяц получали каждый 0,5 % с общей выручки от промысла. В более привилегированном положении находились гарпунеры, получавшие, помимо жалованья, 50–60 рублей в месяц и 1,5–2 % с суммы промысла. Эти условия понравились не всем, поэтому в последний момент несколько человек из команды покинули судно и Брусилову пришлось спешно набирать новых матросов, еще менее опытных.

Таким образом, окончательно в состав команды «Святой Анны» вошли 24 человека. Это были, кроме самого Георгия Брусилова, Валериана Альбанова и Ерминии Жданко, гарпунеры Вячеслав Шленский и Михаил Денисов, боцман Иван

Потапов, старший рулевой Петр Максимов, матросы Александр Конрад, Густав Мельбард, Иоганн Параприц, Евгений Шпаковский, Ольгер Нильсен, Иван Луняев, Прохор Баев, Иван Пономарев, Александр Шахмин, Павел Смиренников, Гавриил Анисимов, Александр Архиреев, машинисты Яков Фрейберг и Владимир Губанов, кочегар Максим Шабатура, повар Игнатий Калмыков и стюард Ян Регальд.

Пятнадцатого сентября, перед выходом в Карское море, «Святая Анна» ненадолго остановилась на острове Вайгач в становище Хабарово. Именно оттуда участники экспедиции передали последние письма родным на стоявшие там пароходы телеграфной экспедиции «Нимрод» и «Вассиан». В своем письме Брусилов писал: *«...плавания осталось всего две недели, а зима – очень спокойное время, не грозящее никакими опасностями»*. Правда, в это же время Ерминия писала родным, что плавание закончится, скорее всего, летом следующего, 1913 года. Эти письма пришли в Архангельск лишь в конце октября 1912 года и стали последними сведениями об уходящей в дальнее плавание экспедиции. Следующие известия о ней появились лишь летом 1914 года.

Ледовая обстановка в южной части Карского моря летом и осенью 1912 года была крайне неблагоприятной. Почти месяц шхуна пробивалась к берегам Ямала, а в нескольких десятках километров севернее мыса Харасавэй вмерзла в неподвижный береговой припай.

В течение двух недель судно стояло вблизи берега на ши-



роте 71°45'. Участники экспедиции, понимая, что выйти на чистую воду в ближайшие месяцы не удастся, начали готовиться к зимовке. Предполагалось даже построить на берегу баню, для отопления которой можно было бы использовать плавник, в изобилии имевшийся на суше. Однако 28 октября сильным южным ветром большое ледяное поле, в которое вмерзла «Святая Анна», оторвало от припая. Так начался многолетний непредсказуемый дрейф судна в совершенно неизведанные районы Арктики.

Положение «Святой Анны» в первую зиму 1912/13 года не внушало опасений. Известно было, что еще зимой 1882/83 года во время проведения Первого международного полярного года в южной части Карского моря зимовали датская шхуна «Димфна» и голландское парусно-моторное судно «Варна». Из-за повреждений корпуса «Варна» затонула, но ее экипаж перешел на борт «Димфны», а в сентябре 1883 года датское судно, освободившись из ледового плена, благополучно вернулось на родину. Во время дрейфа эти захваченные льдом суда не покидали Карское море, и казалось, что прочный корпус «Святой Анны» вполне способен противостоять напору карских льдов.

Однако ожидания участников экспедиции не оправдались. Вместо спокойного кругового дрейфа по югу Карского моря шхуна вместе со льдами начала движение в северном направлении, и к лету 1913 года «Святая Анна» находилась уже севернее Новой Земли, на широте 78°. Лед вокруг судна

был слабым, со множеством каналов и полыней, и если бы на шхуне имелся хоть небольшой запас динамита, то освободиться из ледового плена и выйти в Баренцево море не составило бы труда. К сожалению, взрывчатых веществ на судне не оказалось, а пробить канал во льду при помощи пороха команде не удалось. Началась вторая зимовка во льдах. Несмотря на удачную охоту на тюленей и белых медведей, ко времени зимовки 1913/14 года на судне стала ощущаться нехватка продуктов и топлива. Недостаток продовольствия возмещали медвежьим мясом, на медведей охотились часто и довольно успешно. На топливо понемногу разбирали лишние переборки на судне.

Направление дрейфа к северу практически не менялось, и к весне 1914 года судно обогнуло с северо-востока архипелаг Земля Франца-Иосифа и продолжило медленно двигаться в северо-западном направлении. При удачном стечении обстоятельств «Святая Анна», двигаясь вместе со льдами на запад, могла теоретически достичь северных берегов Гренландии к лету 1915 года.

Еще во время первой зимовки участники экспедиции начали болеть, чему немало способствовали тяжелые условия зимовок во время полярной ночи, неопределенность положения, скудость питания и отсутствие витаминов. Перед новым, 1913 годом тяжелый недуг сразил и самого Георгия Львовича. Болезнь его продолжалась несколько месяцев, долгое время он лежал в постели, временами впадая в забы-

ть, и лишь весной с появлением солнца здоровье его стало улучшаться, его стали выносить на палубу. 2 мая 1913 года Брусилов записал в судовом журнале: «*Меня сегодня вынесли на стуле на лед, потом положили на носилки и обнесли вокруг судна и по палубе*». Во время болезни капитана его обязанности пришлось исполнять штурману, как самому опытному из всех членов экипажа. Скорее всего, именно это обусловило некое соперничество в командовании экспедицией, а после выздоровления капитана стало причиной разногласий между Брусиловым и Альбановым. Двадцать второго сентября в судовом журнале появилась запись, сделанная Брусиловым: «*Отставлен от своих обязанностей штурман*».

По-видимому, это положение не давало покоя Валериану Альбанову, и в начале 1914 года он принял решение весной пешком по льду добраться до Земли Франца-Иосифа, расположенной на расстоянии около 100 километров от дрейфующей шхуны. Альбанов рассчитывал, что при самых неблагоприятных обстоятельствах дойти до самого северного острова Земли Франца-Иосифа – острова Рудольфа – можно всего за месяц. Из публикаций того времени было известно, что на мысе Флора (остров Нордбрук, Земля Франца-Иосифа) существовали постройки, оставленные английской экспедицией Фредерика Джексона 1894–1897 годов, и, возможно, запасы продовольствия. С мыса Флора можно было добраться до населенных мест на Шпицбергене или Новой Земле. Точ-

ной карты этого района у Альбанова не было (их в то время не было вообще), в его распоряжении была лишь приблизительная карта архипелага из приложения к русскому изданию книги Фритъофа Нансена «Среди льдов во мраке ночи».

Двадцать второго января Альбанов обратился к Брусилову с просьбой дать ему материал для постройки каяков и саней, необходимых в этом трудном походе. Скорее всего, экипаж после продолжительной болезни капитана тоже делился на две части – тех, кто поддерживал Брусилова, и тех, кто был на стороне Альбанова. Поэтому почти половина экипажа, узнав о планах штурмана, решила отправиться в поход вместе с ним. Брусилов дал согласие на этот поход, поскольку уход части экипажа позволял растянуть оставшиеся на судне запасы продовольствия и топлива еще на год.

В начале апреля группа Альбанова была готова к предстоящему путешествию – из запасных парусов и кусков судового дерева были изготовлены семь нарт и каяков (лодок), подготовлена теплая одежда, палатка, кухня, оружие, собран запас продовольствия в расчете на два месяца пути (основу продовольствия составляли сухари – около 500 килограммов, 82 % от всего запаса провизии). Для улучшения питания планировалось в пути заниматься охотой на тюленей и медведей.

Подробно о походе Валериана Альбанова и его спутников к Земле Франца-Иосифа читателю предстоит узнать из дневников самого штурмана и второго оставшегося в живых

участника экспедиции – матроса Александра Конрада, поэтому ограничимся лишь кратким изложением фактов.

Итак, 23 апреля 1914 года 13 человек под руководством Альбанова покинули «Святую Анну», находящуюся на  $82^{\circ}55,5'$  с. ш.,  $60^{\circ}45'$  в. д. Прощаясь с уходящими, Брусилов передал штурману жестяную банку, в которой находились особый пакет на имя начальника Гидрографического управления и выписка из судового журнала экспедиции, засвидетельствованная Брусиловым, Альбановым и матросом Шпаковским.

Через 10 дней три человека из команды Альбанова вернулись обратно на шхуну. Таким образом, на «Святой Анне» осталось 13 человек – сам Георгий Брусилов, Ерминия Жданко, Шленский, Денисов, Потапов, Анисимов, Мельбард, Параприц, Фрейберг, Калмыков и вернувшиеся матросы Пономарев, Шабатура и Шахнин. Их судьба и судьба судна неизвестны до сих пор.

В состав группы Альбанова вошли Конрад, Шпаковский, Нильсен, Луняев, Баев, Смиренников, Архиреев, Регальд, Максимов и Губанов. Никто из них, включая самого Альбанова, не представлял трудностей предстоящего пути, а снаряжение группы было крайне неудовлетворительным.

Итак, небольшая группа, возглавляемая Альбановым, отправилась в путь. Однако вопреки ожиданиям путь по льдам оказался необычайно сложным. Путешественникам пришлось тащить за собой нарты, вес которых составлял

160–170 килограммов, груженные каяками, веслами, лыжами, ружьями, запасом провизии и топлива, личными вещами. Тянуть такие нарты было не под силу одному человеку, в них впрягались двое или даже трое участников похода. Чтобы несколько облегчить задачу, весь скарб экспедиции перевозили в два приема: сначала одну часть, а затем возвращались за оставшимися вещами. Так проходил день за днем – подъем, завтрак, поход по льдам, привал для обеда, следующий переход, остановка на ночлег, ужин и сон.

Трудными были не только длительные переходы, но и остановки на ночлег – палатка была громоздкой и неудобной, для приготовления пищи использовали жестяной кожух, куда вставлялось оцинкованное ведро с крышкой. Чаще всего для экономии топлива воду из растопленного льда не кипятили, а лишь нагревали. Запасы продовольствия и топлива стремительно уменьшались, а земли, к которой они стремились, так и не было видно.

Через несколько дней похода по льдам на его участников обрушилось новое несчастье – снежная слепота, от нее не помогали даже темные стекла очков, изготовленные специально для участников похода еще на шхуне из бутылочного стекла. Продвигаться вперед стало значительно труднее. Впереди обоза шли те, кто видел лучше всех, остальные, полуприкрыв или даже закрыв глаза, двигались вслед за ними.

В начале мая на разведку ровной дороги, так называемой «ровнушки», ушел и не вернулся матрос Баев. Это была пер-

вая потеря отряда. Поиски товарища заняли три дня, но оказались безуспешными. Оставшиеся 10 человек продолжили дальнейший путь.

В то же время на пути появились разводья во льдах, преодолевать которые приходилось вплавь на каяках. Путь от полыньи к полынье стал еще более трудным – под глубоким снегом появилась вода, путники проваливались в нее, промокая до нитки. Из-за скудости питания люди один за другим заболевали цингой. Единственным лекарством от болезни была хина, к ней добавляли немного сушеных ягод вишни и черники. Заставить маленький отряд продолжать движение вперед стало для Альбанова почти невыполнимой задачей.

Ежедневно Альбанов проводил определение своих координат, опасаясь, что дрейф льдов отнесет их на запад от Земли Франца-Иосифа. И вот наконец через два месяца после ухода со «Святой Анны» путешественники увидели вдали полосу земли – согласно определениям, крайнюю северо-западную часть Земли Франца-Иосифа.

Из дневника Альбанова следует, что утром следующего дня два человека (фамилий их Альбанов не называет) отправились якобы на разведку дороги и не вернулись обратно, забрав с собой теплые вещи, 10 килограммов сухарей, оружие, бинокль, единственный хронометр, банку с документами, часы и лыжи В. И. Альбанова. Оставшимся восьмерым участникам похода пришлось бросить на льду лишний груз,

в том числе один из каяков. Но даже с уменьшившимся грузом добраться до желанного берега удалось лишь за 20 дней. К этому времени у путников осталось 2 килограмма сухарей, 200 граммов сушеного мяса и меньше килограмма соли.

По крутому ледовому склону, вырубая ступеньки, усталые, голодные люди поднялись почти на 30-метровую высоту, где их тоже ожидала ледяная пустыня. Лишь вдалеке чернел небольшой низкий мыс, над которым кружили птицы. К нему, немного передохнув и перекусив, они и отправились в надежде найти там птичьи яйца.

Через 3,5 часа маленькая группа наконец достигла мыса, покрытого не снегом и льдом, а землей и камнями. Из-под ног вспархивали птицы, в гнездах которых лежали яйца. Альбанов и Луняев, отправившись на разведку, неожиданно встретились с беглецами, успевшими и отдохнуть, и немного отъестся. Радость встречи превысила все другие чувства, беглецы были прощены.

На каменистом мысу устроили лагерь, развели костер из плавника, набрали яиц и расположились на отдых. Невдалеке от лагеря Конрад и Шпаковский обнаружили небольшой гурий, под которым лежала жестяная банка с запиской, оставленной участниками английской экспедиции Джексона в 1897 году. Эта находка имела для Альбанова и его спутников большое значение, так как позволила им точно определить свое местоположение – они действительно находились на мысе Мэри Хармсуорт, на юго-западной оконечно-



сти Земли Александры.

После почти двухмесячного перехода по льдам все требовали хотя бы нескольких дней передышки. С большим трудом Альбанову удалось убедить людей, что расслабляться рано, необходимо двигаться дальше – по направлению к мысу Флора. Как оказалось позже, для большинства изможденных дорогой и измученных цингой людей этот путь стал последним.

Решено было передвигаться двумя группами. Пять человек во главе с Альбановым на оставшихся у отряда двух каяках отправились в путь по воде вдоль берега, пятеро под руководством Нильсена пошли пешком по леднику. Идти по ровному ледяному полю было легко, но опасно – во льду встречались трещины, припорошенные снегом.

К мысу Ниль (о. Земля Георга) первой прибыла группа Альбанова. Ждать пешую группу пришлось более суток, но пришли не все – по пути от крайнего истощения заболел и не смог идти дальше матрос Архиреев. Торопясь к месту встречи, спутники оставили его на льду, чтобы вернуться за ним позже. Но, как выяснилось, Архиреев умер, не дождавшись помощи. Так число участников похода сократилось еще на одного человека.

Со стоянки на мысе Ниль вместе с Альбановым на каяках отправились в путь Конрад и больные Луняев, Шпаковский и Нильсен. Четверо – Регальд, Смиренников, Губанов и Максимов – пошли пешком по берегу. Очередная встре-

ча была назначена на мысе Грант (о. Земля Георга), но, высадившись на берег, Альбанов со спутниками тщетно ждали прихода своих товарищей в условленное место. Четверо участников пешей группы бесследно пропали. Через сутки поисков и напрасного ожидания оставшиеся пятеро отправились дальше, остановившись для отдыха на острове Белл. Ночью их ожидала еще одна потеря – умер матрос Нильсен, его похоронили недалеко от берега, соорудив над могилой холм из камней.

Трое из оставшихся в живых едва передвигали ноги от голода и усталости, четвертый – Шпаковский – не мог ходить и почти постоянно находился в бессознательном состоянии. Но мыс Флора уже отчетливо виднелся на горизонте, погода благоприятствовала походу, и участники похода, разделившись на две группы (в одном каяке Альбанов с Конрадом, в другом Луняев со Шпаковским), вновь отправились в путь. Через 1,5 часа, когда каяки находились на середине пути, погода резко ухудшилась, сильный ветер разбросал каяки в разные стороны, а в спустившемся затем тумане люди потеряли друг друга из виду.

Каяк с Луняевым и Шпаковским пропал без вести, а Альбанов и Конрад высадились на льдину. Ночью льдина под ними раскололась, и оба оказались в ледяной воде. К счастью, каяк не пострадал, поэтому, выбравшись из воды, оба смогли вернуться на остров Белл. Через 6 часов они уже грелись у костра, разведенного на берегу.

На следующий день, спустя три месяца после ухода со «Святой Анны», 22 июля 1914 года, Альбанов и Конрад наконец добрались до мыса Флора, где нашли бревенчатый дом, запасы продовольствия и медикаментов. Итак, из 11 участников похода в живых осталось лишь двое. Они решили готовиться к зимовке, но им повезло: 2 августа к берегу неожиданно для них подошло судно возвращающейся в Архангельск экспедиции Г. Я. Седова – «Святой вмч. Фокка».

О встрече на мысе Флора много лет спустя вспоминал участник экспедиции Седова Н. В. Пинегин: «...Обогнув мыс Флора, судно повернуло к берегу. В это мгновение на палубе кто-то крикнул: “Человек на берегу!” Да, человек, он движется, кто это? Вся команда “Фоки” закричала “ура”. Кто-то высказал догадку: “Это, наверное, судно за нами пришло”. Человек что-то делал у камней. Минуту спустя, как мы отдали якорь, неизвестный толкнул на воду каяк, ловко сел и поплыл к “Фоке”, широко взмахивая веслом. Каяк подошел к борту. Незнакомец что-то крикнул нам несильным и слегка сиплым голосом. Мы не расслышали, тем более в этот момент к самому каяку подплыл морж, которого мы отогнали выстрелами. Спустили с борта шторм-трап, человек поднялся по нему. Он был среднего роста, плотен. Бледное усталое и слегка одутловатое лицо сильно заросло русой бородой. Одет в изрядно поношенный и выцветший морской китель.

– Альбанов, штурман парохода “Святая Анна” экспедиции Брусилова, – были первые слова незнакомца. – Я прошу у вас помощи, у меня осталось четыре человека на мысе Гранта...»

На «Святом вмч. Фоке» В. И. Альбанов и А. Э. Конрад вернулись на родину. Из становища Рында на Мурмане Альбанов дал телеграмму в Санкт-Петербург, в которой сообщал о судьбе «Святой Анны». Документы, переданные Брусиловым, были доставлены Альбановым по назначению – начальнику Главного гидрографического управления Морского ведомства М. Е. Жданко. Позже на основе данных судового журнала была построена карта дрейфа «Святой Анны», проходившего по совершенно не исследованным в те времена районам Северного Ледовитого океана.

Дошедшая до адресата копия судового журнала и публикуемый ниже дневник штурмана Альбанова до недавнего времени были основными документами, рассказывающими нам о трагической судьбе экспедиции на «Святой Анне». В конце 1917 года в Петрограде в виде приложения к журналу «Записки по гидрографии» вышла книга Альбанова «На юг, к Земле Франца-Иосифа!», написанная на основе его дневниковых записей, сделанных во время похода. Сокращенный вариант книги (Н. В. Пинегин. «70 дней борьбы за жизнь. По дневнику участника экспедиции Брусилова – штурмана Альбанова») был издан Северным издательством в Архангельске в 1932 и 1933 годах. В 1934 году Всесоюзный

арктический институт выпустил в свет книгу «Затерянные во льдах» с предисловием Н. В. Пинегина, в которой кроме записок Альбанова были опубликованы выписка из судового журнала, последнее письмо Брусилова и редкие фотографии. Впоследствии книга Альбанова неоднократно переиздавалась под разными названиями как в России, так и за рубежом.

Третий документ, рассказывающий о трагической судьбе экспедиции на «Святой Анне», был опубликован лишь в 2011 году в журнале «Полярный музей» Российского государственного музея Арктики и Антарктики. Это дневник спутника Альбанова, матроса Александра Эдуардовича Конрада, переданный его вдовой в Музей Арктики в Ленинграде в 1940 году.

Читателю предстоит познакомиться с двумя дневниками и сравнить их между собой. Отметим лишь, что текст дневника Конрада довольно лаконичен и прост, записи делались не каждый день, а иногда одна запись датируется несколькими днями. К сожалению, в дневнике Конрада, в отличие от дневника Альбанова, практически нет рассказа о взаимоотношениях людей в экспедиции и личного отношения автора к тем или иным ключевым событиям похода. Но иногда можно встретить и такие записи, характеризующие самого автора: *«...Я думаю, что такую жизнь вести, как мы ведем в полярной стране, довольно досадно, потому что я имею при себе 15 рублей, и нельзя их никуда провести, ни*

*купить табак, без которого мы страдаем уже больше года...*» или: *«...Конрад теперь живет довольно хорошо, починает другим товарищам обувь, за что получает с них шоколад»*. (Следует отметить, что шоколад Альбанов выдавал маленькими дольками всем участникам похода, чтобы поддержать их силы.)

В целом дневниковые записи Альбанова и Конрада совпадают в описании событий, происходивших на «Святой Анне» во время ее дрейфа и в пути по льдам к Земле Франца-Иосифа. Но сухие рассказы Конрада об отдельных происшествиях несколько расходятся с их описанием и оценкой Альбанова, а о некоторых важных событиях Конрад даже не упоминает.

Ключевым и крайне отрицательно повлиявшим на дальнейшую судьбу экспедиции стал, как видно из дневника Альбанова, побег двух человек, покинувших группу на пути к Земле Александры. Именно сокращение группы участников похода заставило ее бросить на льду палатку, нарты и один из каяков, которого им не хватило во время дальнейшего пути. В дневнике Конрада это важнейшее событие не упомянуто. Из его дневника следует, что утро 29 июня (именно в этот день Альбанов обнаружил побег!) началось, как обычно: *«Сегодня к завтраку кипяченая вода и жареное тюленьё мясо. После завтрака Конрад и Шпаковский пошли на разведку и нашли довольно хорошую дорогу ...»*

И дальше день за днем, по словам Конрада, группа в пол-

ном составе движется к земле, вместе преодолевает все трудности пути, а добравшись до берега, поднимается на него и становится на привал. Поскольку ни о каких беглецах в его дневнике не упоминается, то и записи о встрече на берегу тоже нет. Дальнейший его рассказ о пути к мысу Флора в целом совпадает с дневниковыми записями Альбанова, различаясь лишь некоторыми незначительными подробностями.

Поскольку оба дневника – Альбанова и Конрада – являются равноценными историческими источниками, они не дают точный ответ на вопрос о том, что стало основной причиной гибели участников похода на Земле Франца-Иосифа. Был ли побег двух человек, трагически повлиявший на это, или его не было, по-видимому, навсегда останется загадкой.

*М. В. Дукальская, директор Российского государственного музея Арктики и Антарктики (2016–2022)*

# Записки экипажа «Святой Анны»

*Остается делать все, что в наших силах. Как много я мог бы рассказать тебе о нашем путешествии! Для Катюшки хватило бы историй на целую зиму. Но какой ценой приходится расплачиваться, боже мой! Я не хочу, чтобы ты подумала, что наше положение безнадежно. Но вы все-таки не особенно ждите...*

*Вениамин Каверин «Два капитана»*

## Дневник штурмана Валериана Альбанова. «На юг, к земле Франца-Иосифа!»

### Вступление

Прошло уже три года с тех пор, как я покинул шхуну «Св. Анна» экспедиции лейтенанта Брусилова, затертую льдами и полтора года дрейфовавшую на север вокруг архипелага Земли Франца-Иосифа. Судно это, замерзнув во льдах в Карском море на широте  $71^{\circ}45'$ , с октября 1912 года совершенно лишено было возможности самостоятельного



движения и всецело находилось во власти пленивших его полярных льдов, которые, в свою очередь, слепо подчинялись влиянию господствующих в данной местности ветров и течений. Покинул я судно с 13 спутниками с целью пешком по вечно дрейфующему льду достигнуть Земли Франца-Иосифа, а потом постараться тем или иным путем добраться до обитаемых мест.

Конечно, три года – срок сам по себе не такой уж большой, но, тем не менее, теперь, когда я хотел бы изложить подробно все события, предшествовавшие моему уходу с судна и последующие, и мои личные впечатления, то это мне представляется трудной задачей. Многое, действительно, может быть, важное, забыто, а пустяки, которые почему-либо врезались в память, сохранились в ней ясно.

Если бы у меня уцелели все мои записи и весь дневник, который я аккуратно вел во время моего пребывания на «Св. Анне» и в пути по льду, то дело, конечно, облегчилось бы значительно. Но записки мои погибли вместе с двумя моими спутниками на каяке, унесенном в море за день до нашего спасения, перед прибытием на мыс Флора на острове Нортбрук Земли Франца-Иосифа. Сохранились же у меня записки только те, которые были со мной в каяке, а именно за время с 14 мая по 10 августа 1914 года, т. е. за время спуска уже месяц после ухода моего со «Св. Анны».

Лейтенант Брусилов в своей «Выписке из судового журнала», доставленной мною же в Главное гидрографическое

управление и напечатанной в приложении к 4-му выпуску XXXVIII т. «Записок по гидрографии», пишет:

«9 (22) января. Наставляли самодельным проволочным линем лот Томсона, так как имеемых 400 сажен не хватает. Отставленный мною от исполнения своих обязанностей штурман Альбанов просил дать ему возможность и материал построить каяк, чтобы весной уйти с судна; понимая его тяжелое положение на судне, я разрешил. Вечером – сияние».

И затем далее:

«22 января (4 февраля). Горизонт закрыт мглой. Команда просила меня пройти к ним, и когда я пришел, то просили разрешения строить тоже каяки, по примеру штурмана, боясь остаться на третью зиму, на которую у нас не хватит провизии. *Сначала я пробовал разубедить их* (курсив в этом и следующих случаях мой. – прим. В. Альбанова), говоря, что летом, если не будет надежды освободиться, мы можем покинуть судно на ботах, указывая на пример “Жаннетты”, где им пришлось пройти гораздо большее расстояние на вельботах, чем это придется нам, и то они достигли земли благополучно. Видя, что они не убеждены этими доводами и что перспектива весной покинуть судно и летом достигнуть культурных стран, избавившись от всем наскучившего здесь сидения, для них столь заманчива, что отказаться от нее они не в силах, я объявил, что они могут готовиться и отправляться хоть все. Сейчас же нашлось несколько человек, которые пожелали остаться (впоследствии их оказалось *слиш-*

ком много, и я был поставлен в затруднительное положение, не желая никого насиловать покинуть судно). На судне остаются, кроме меня и Е. А. Жданко, оба гарпунера, боцман, старший машинист, стюард, повар, 2 молодых матроса (один из которых ученик мореходных классов). Это то количество, которое необходимо для управления судном и которое я смогу прокормить оставшейся провизией еще 1 год. Уходящие люди не представляются необходимыми на судне, так что теперь я *очень рад, что обстоятельства так сложились*. Я далек от утверждения, что уход части команды с судна придуман и организован мною. Я еще раз говорю, что *покинул бы судно поздно летом на шлюпках*, когда убедился бы, что выбиться из льда мы не можем. Теперь же, благодаря предполагаемому раннему оставлению судна большей частью команды, оставшаяся часть команды, в крайнем случае, может продержаться еще год с имеемой провизией».

В том же Приложении к «Запискам по гидрографии» в конце (с. 76), по моей просьбе, напечатано следующее мое разъяснение по поводу слов Брусилова «отстраняется от должности штурман Альбанов»:

«По выздоровлении лейтенанта Брусилова от его очень тяжелой и продолжительной болезни на судне сложился такой уклад судовой жизни и взаимных отношений всего состава экспедиции, который, по моему мнению, не мог быть ни на одном судне, а в особенности являлся опасным на судне, находящемся в тяжелом полярном плавании. Так как во

взглядах на этот вопрос мы разошлись с начальником экспедиции лейтенантом Брусиловым, то я и просил его освободить меня от исполнения обязанностей штурмана, на что лейтенант Брусилов, после некоторого размышления, и согласился, за что я ему очень благодарен».

Из этих приведенных мною выписок видно, что сначала я один собирался уходить с судна и только 22 января мне было объявлено Брусиловым, что со мною он отпускает и часть команды. Я уходил с судна вследствие возникшего между мною и Брусиловым несогласия, команда же, как это видно из выписки, уходила вследствие понятной боязни остаться на третью зимовку, на которую у нас провизии уже не хватало.

Что за причина была моей размолвки с Брусиловым? Сейчас, когда прошло уже много времени с тех пор, когда я спокойно могу оглянуться назад и беспристрастно анализировать наши отношения, мне представляется, что в то время мы оба были нервнобольными людьми. Неудачи с самого начала экспедиции, повальные болезни зимы 1912–1913 года, тяжелое настоящее положение и грозное неизвестное будущее с неизбежным голодом впереди – все это, конечно, создавало благоприятную почву для нервного заболевания. Из разных мелочей, неизбежных при долгом совместном житье в тяжелых условиях, создалась мало-помалу уже крупная преграда между нами. Терпеливо разобрать эту преграду путем объяснений, выяснить и устранить недочеты нашей жизни у нас не хватало ни решимости, ни хладнокровия, и

недовольство все накапливалось и накапливалось.

С болезненной раздражительностью мы не могли бороться никакими силами, внезапно у обоих появлялась сильная одышка, голос прерывался, спазмы подступали к горлу, и мы должны были прекращать наше объяснение, ничего не выяснив, а часто даже позабыв о самой причине, вызвавшей их. Я не могу припомнить ни одного случая, чтобы после сентября 1913 года мы хоть раз поговорили с Георгием Львовичем как следует, хладнокровно, не торопясь скомкать объяснение и разойтись по своим углам. А между тем я уверен теперь, объяснись мы хоть раз до конца, пусть это объяснение сначала было бы несколько шумным, пусть для этого нам пришлось бы закрыть двери, но в конце концов для нас обоих стало бы ясно, что нет у нас причин для ссоры, а если и были, то легко устранимые, и устранение этих причин должно было только служить ко всеобщему благополучию. Но, к сожалению, у нас такого решительного объяснения ни разу не состоялось, и мы расставались хотя и по добровольному соглашению, но не друзьями.

Когда отправлялись мы в экспедицию, желая пройти вдоль берегов Сибири до Владивостока, так называемым Северо-Восточным проходом, которым до того времени прошел только один Норденшельд на «Веге», то взяли провизии по расчету на полтора года. Правда, на этот срок у нас провизии было с избытком, так как рассчитывали при сборах на экипаж в 30 человек, а отправилось нас только 24 че-

ловека; к тому же удачная охота на медведей в первый год нашего плавания сильно сэкономила нам провизию. Таким образом, мы могли рассчитывать, что у нас хватит провизии еще на год, т. е. по декабрь наступившего 1914 года, конечно, при экономном расходовании ее. Хорошая охота могла бы несколько улучшить наше положение, но ее во второй год не было, и особенно рассчитывать на нее мы не имели права.

Между тем в январе 1914 года становилось почти очевидным, что нам нечего рассчитывать на освобождение судна от ледяных оков в этом году: дрейф наш обещал затянуться в самом лучшем случае до осени 1915 года, т. е. месяцев на 20, на 22. И это при самых благоприятных условиях. Таким образом, если бы мы оставались все на судне, то в январе 1915 года у нас должен быть уже голод в буквальном смысле слова. Голод среди полярной ночи, т. е. в такое время, когда не может быть даже и надежды на охоту, когда замирает всякая жизнь в безбрежной дрейфующей ледяной пустыне.

С другой стороны, если бы в апреле месяце наступившего 1914 года половина всего экипажа «Св. Анны» решила уйти с судна, чтобы в самое благоприятное для путешествия и охоты время достигнуть земли, и даже взяла бы с собой при этом на два месяца самой необходимой провизии, главным образом сухарей, то для другой половины экипажа, оставшейся на судне, провизии должно было хватить уже до октября месяца 1915 года. А в это время мы тогда считали уже возможным освобождение судна от ледяных оков где-нибудь

между Гренландией и Шпицбергенom.

Необходимо ли было для спасения судна путешествие на нем полного экипажа, т. е. 23 человек? На этот вопрос отвечает сам Брусилов в своей выписке из судового журнала. Он считает, что если судно вынесет в открытое море, то для управления им достаточно девяти человек. С уходом половины экипажа кроме экономии провизии являлось возможным вдвое экономить и расход топлива, что было очень важно теперь, когда на судне не оставалось ни одного куска угля, ни одного полена дров. Топливом в это время служило сало медведей и тюленей, которых удавалось убивать, и к этому салу прибавляли машинное масло. На растопку и на согревание самовара шло дерево, которое получали, ломая бесчисленные перегородки, каютки и другие несущественные части судна. Такого дерева можно было получить еще довольно, не принося ущерба крепости судна. В течение зимы 1913–1914 года весь экипаж помещался в кормовой части судна, в двух помещениях: в верхнем, устроенном в кожухах, наиболее легком и холодном, и в нижнем, где была устроена и кухня. Это нижнее помещение было теплое и отапливалось одной кухонной плитой. С уходом половины экипажа являлось возможным всем остающимся поместиться внизу, а верхнее помещение отапливать. Это, конечно, было и экономнее, и безопаснее для здоровья, так как в верхнем помещении зимой редко удавалось держать температуру выше  $-2^{\circ}\text{R}$  ночью и  $+4^{\circ}\text{R}$  днем.

# 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.