

...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»

Валериан Альбанов
Александр Конрад

Тайна пропавшей экспедиции

Затерянные
во льдах



УДК 910.4
ББК 26.8г(2)5
А56

Вступительная статья и заключение *Марии Дукальской*
Разработка серийного оформления *Дмитрия Черногаева*

Альбанов В., Конрад А.

А56 Тайна пропавшей экспедиции. Затерянные во льдах / В. Альбанов, А. Конрад. — М. : КоЛибри, Издательство АЗБУКА, 2026. — 304 с. : ил. — (КоЛибри NonFiction).

ISBN 978-5-389-31695-9

28 июля 1912 года из Северной столицы отправилась парусная шхуна «Святая Анна» под командованием лейтенанта Г. Брусилова. Экипаж рассчитывал преодолеть Северный морской путь и достичь Владивостока, сделав одну зимовку. Уже в первых числах октября судно застряло среди льдов Карского моря, начав движение на север вопреки воле команды. Остановить этот ледяной плен оказалось невозможно. Весной 1914 года небольшая группа моряков, включая штурмана Валериана Альбанова, решила покинуть борт судна и попытаться счастья пешего похода к берегу материка. Лишь двум участникам группы — самому Альбанову и матросу Александру Конраду — удалось добраться до земли живыми. Их воспоминания были собраны вместе в настоящем издании. Отдельные фрагменты записей Альбанова нашли отражение в образе штурмана Климова в романе «Два капитана» автора Каверина, где название корабля сменилось на «Святую Марию».

УДК 910.4
ББК 26.8г(2)5

ISBN 978-5-389-31695-9

© ФГБУ «РГМАА» (фото), 2026
© В. Мельник (фото), 2026
© Оформление.
ООО «Издательство АЗБУКА», 2026
КоЛибри®

...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»

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 архипелаг. 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 обществу 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 темой, 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 раскры-

тиковала 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. Пустошным 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.

Данная 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 года, 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 экспедицию 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 газетах 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 прогуливающих 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-компании, где все было миниатюрно и вместе с тем не лишено интимного комфорта, 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 «Свя-

той 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*. 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 снялась 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 Тронхейме. 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

* В настоящее время — город Полярный. (Примеч. ред.)

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, обязывающий 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 дозаправка экспедиционного судна продовольствием и снаряжением заняли несколько дней.

Во время захода в Тронхейм 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 пищу отвечайте скорее всегда ваша Мима». 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 широте 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 забытие, 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. Точной 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 Фритьофа 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. Брусиллов 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°55,5' с. ш., 60°45' в. д. Прощаясь с уходящими, Брусиллов передал штурману жестяную банку, в которой находились особый пакет на имя начальника Гидрографического управления и выписка из судового журнала экспедиции, засвидетельствованная Брусилловым, 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 Брусиллов, Ерминия Жданко,

Научно-популярное издание Танымал ғылыми басылым

КоЛибри NonFiction

Валериан Альбанов, Александр Конрад

Тайна пропавшей экспедиции

Затерянные во льдах

Заведующая редакцией *О. Ро*
Ответственный редактор *Т. Маслова*
Художественный редактор *Н. Данильченко*
Технический редактор *Л. Синуцына*
Корректор *О. Ануфриева*
Компьютерная верстка *В. Дёмина*

В оформлении обложки были использованы иллюстрации следующих авторов:
© Runawayphill / shutterstock.com; © tsuneomp / shutterstock.com.

Подписано в печать / Баспаға қол қойылды 28.01.2026.

Формат 60×88¹/₁₆. Гарнитура «CharterС».

Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 18,62.

Тираж 2000 экз. О-ВНИ-40958-01-Р. Заказ №

Изготовитель: ООО «Издательство АЗБУКА» – обладатель товарного знака «КоЛибри» 115093, Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Даниловский, пер. Партийный, д. 1, к. 25 Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19 E-mail: sales@atticus-group.ru	Өндіруші: «АЗБУКА Баспасы» ЖШҚ – «КоЛибри» тауар белгісінің иесі 115093, Мәскеу, қ. іш. аум. Даниловский муниципалдық округі, Партийный т. ш., 1-үй, к. 25 Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19 Эл. поштасы: sales@atticus-group.ru
Филиал ООО «Издательство АЗБУКА» в г. Санкт-Петербурге 191024, Санкт-Петербург, Херсонская ул., д. 12–14, лит. А Тел. (812) 327-04-55 E-mail: trade@azbooka.spb.ru	Санкт-Петербург қаласындағы «АЗБУКА Баспасы» ЖШҚ филиалы 191024, Санкт-Петербург, Херсон көшесі, 12–14 үй, лит. А Тел. (812) 327-04-55 Эл. поштасы: trade@azbooka.spb.ru
www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru	www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru
Отпечатано в России.	Ресейде басып шығарылған.

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить по адресу: <https://certification.atticus-group.ru/>.

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басылымның сәйкестігін растау туралы мәліметтерді мына адрес бойынша алуға болады: <https://certification.atticus-group.ru/>.

Знак информационной продукции (Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.)

Ақпараттық өнім белгісі (29.12.2010 ж. № 436-ФЗ федералдық заң)

Ақпараттық өнім белгісі (29.12.2010 ж. № 436-ФЗ федералдық заң)

Тауар КО ТР 007/2011 «Балалар мен жасөспірімдерге арналған өнімдердің қауіпсіздігі туралы» талаптарына сәйкес келеді.

