

## История

УДК 910.4

### Во льдах 40-го меридиана (расследование причин гибели арктической экспедиции Г. Л. Брусилова)



© **Зобнин** Андрей Николаевич, майор запаса, спасатель 1-го класса, офицер-водолаз; историк-краевед; член Русского географического общества. Автор и руководитель проекта морской арктической экспедиции Русского географического общества «1912–2012», посвященной 100-летней годовщине выхода трех русских полярных экспедиций: В. Русанова, Г. Седова, Г. Брусилова. Контактный телефон: +7 921 440 02 95.

В статье дается опровержение общепринятым версиям судьбы тринадцати членов экспедиции Брусилова, оставшихся на борту шхуны «Святая Анна» после ухода группы штурмана В. Альбанова, в апреле

1914 года. Впервые, на основании собранных воедино имеющихся исторических и географических источников по течениям, ветрам и дрейфу льда в конкретном районе Арктики, показывается наиболее вероятное направление дрейфа шхуны, причины ее гибели и последующий путь экспедиции Г. Брусилова к восточному побережью архипелага Шпицберген.

**Ключевые слова:** экспедиция, судно, лед, ветер, дрейф, параллель, меридиан, северный, Арктика, «Святая Анна», Брусилов, шхуна, Альбанов, «Жаннетта», широта, шельфовые, трансарктическое, Де Лонг, Шпицберген, Земля Франца-Иосифа.

### In the ice of the 40<sup>th</sup> meridian (the research of the death in the arctic expedition G. L. Brusilov)

© Andrei N. **Zobnin**, Major stock, lifeguard of the class 1, the officer-diver, historian, ethnographer and a member of the Russian Geographical Society. Author and Project Manager Marine Arctic Expedition of the Russian Geographical Society, “1912–2012”, dedicated to the 100th anniversary of the release of three Russian polar expeditions: V. Rusanov, G. Sedov, G. Brusilov. Contact phone: +7 921 440 02 95.

#### Abstract

In the article gives a refutation of the generally accepted versions of the fate of the thirteen members of the expedition Brusilov, remaining on board the schooner “St. Anna” after the departure of the navigator Albanov V. A., in April 1914. For the first time, gathered together on the basis of available historical and geographical sources of currents, winds and drifting ice in the Arctic in a particular area, showing the most probable direction of the drift of the schooner, the reasons for its demise and the subsequent path of G. Brusilov expedition to the eastern coast of Svalbard.

**Keywords:** expedition, boat, ice, wind, drift, parallel, meridian, northern, Arctic, “Saint Anna”, Brusilov, schooner, Albanov, “Jeanette”, latitude, shelf, trans arctic, De long, Spizbergen, The land of Franz Iosif.

10 апреля 1912 года Николаевская набережная Санкт Петербурга была заполнена народом. В 3 часа 55 минут пополудни громкое «ура» разнеслось над Невой. Парусно-моторная баркентина «Святая Анна» медленно отошла от швартовочной бочки... Так начиналась трагическая история полярной экспедиции лейтенанта Г. А. Брусилова.

Прошло сто лет, а гибель 9 человек группы Альбанова, покинувших шхуну в апреле 1914 года, и бесследное исчезновение судна с тринадцатью оставшимися на борту членами экипажа так и остались загадкой.

Множество версий, выдвинутых за это время, к сожалению, строятся на одном, ничем не подтвержденном предположении, которое безраздельно укоренилось в отечественной литературе. Ссылаясь на дневник штурмана Альбанова, исследователи сходятся в том, что шхуна обязательно должна дрейфовать к восточному побережью Гренландии с выходом на открытую воду, где-то в районе острова Ян Майен летом 1915 года. А версия атаки на шхуну германской подводной лодки ставит точку в этих измышлениях. Становится понятным, что предположения, имеющие географию от острова Рудольфа, где В. И. Аккуратов видел женскую туфельку, до берегов Исландии, подразумевают абсолютную бесполезность поисковых работ.

Но на проверку все оказалось не так уж и безысходно. Собранные воедино известные исторические и географические источники дали возможность определить наиболее вероятное направление дрейфа шхуны, причины ее гибели и последующий путь экспедиции Г. Брусилова к земле. Эту версию поддержали и специалисты Центра ледовой гидрометеорологической информации Центрального Государственного научно-исследовательского института Арктики и Антарктики.

Началом исследования стали исторические документы, касающиеся дрейфа льда в секторе от 10 до 60 меридиана и от 80 до 85 параллели.

Первым и наиболее близким источником к пониманию дрейфа «Святой Анны» после 14 апреля 1914 года, несомненно, являются дневники штурмана Альбанова и матроса Коррада. К сожалению, нужных нам сведений о местоположении группы после 30 апреля в их записях нет. «Погода по-прежнему пасмурная и солнца нет, – писал Валериан Иванович 19 мая. – Вот уже 19 дней, как я не имею возможности определиться, и вопрос, где мы, куда нас несет, подвигаемся ли мы хоть немного на S, сильно интересует меня»<sup>1</sup>. Первая широта в дневнике появляется только 22 мая – 82°29'2. Почти месяц потратил штурман со своими спутниками на то, чтобы продвинуться к югу всего на 6 минут или немногим более 10 миль. Причиной тому стали длительные стоянки во время поисков пропавшего Баева и сменившийся попутный северный ветер на южный. Попав в зону шельфовых течений ЗФИ (желоб между 48 и 52 меридианами), их носило в совершенно непредсказуемых направлениях между 82 и 83 параллелями, пока восточным ветром не выкинуло на край Восточно-Шпицбергенского течения. После 2 июня в створе мощного потока, группа штурмана за одну неделю проплыла на льдине около 60 миль курсом на SSW. «Трудно предположить, – писал Альбанов, – чтобы лед под влиянием только одного ветра в продолжение целой недели дви-

---

<sup>1</sup> Альбанов В. И. На юг, к Земле Франца Иосифа. Москва: Издательство «Европейские издания», 2007.

гался по 8,5 миль в сутки. Насколько я помню, такого быстрого движения не было на „Св. Анне“. Нет, здесь не обошлось без течения, это мое мнение» [1].

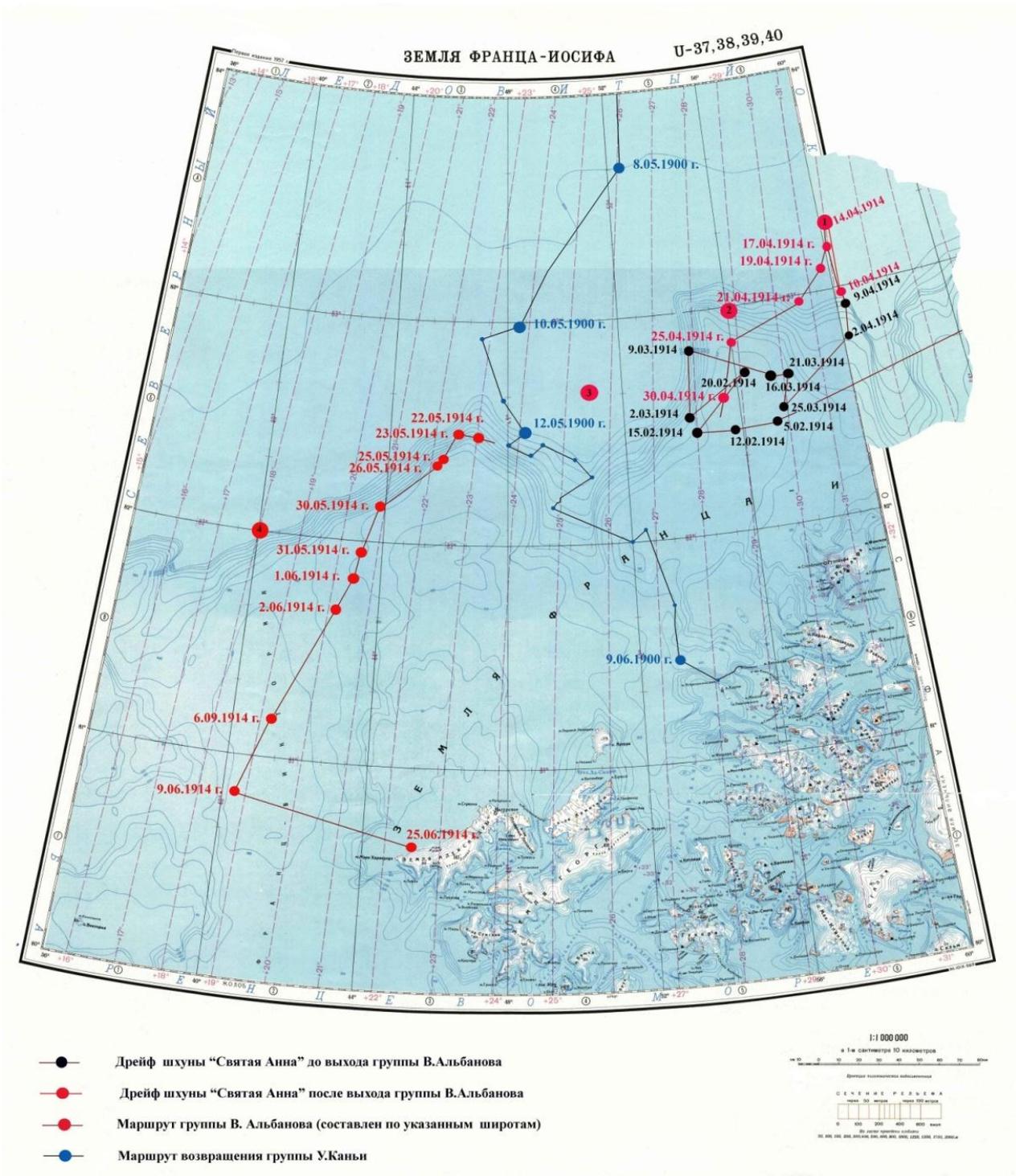


Рисунок 1. Маршрут группы Альбанова

Вычерченный на карте маршрут группы Альбанова (рис. 1) точно указывает направление дрейфа льда на SW с меридиана острова Рудольфа и почти до 40-го меридиана, где расположен желоб Франца Виктория. Судя по всему, этот желоб является своеобразным руслом мощного Восточно-Шпицбергенского течения, началом которого можно считать подводный мыс (82°40' северной широты, 47° восточной долготы). Судно, попавшее в створ этого течения, дрейфовать на W, а тем более на N уже никак не могло.

Но ограничиться сведениями только этого источника было бы недостаточно, учитывая исходное положение шхуны выше 83 параллели. Этот сектор необходимо рассматривать как минимум на градус выше. И вот здесь уместно вспомнить историю, которая удивительным образом вписывается в наше исследование – итальянская экспедиция герцога Абруццкого на барке «Стела Поларе».

Пробившись сквозь льды Британского пролива ЗФИ, судно герцога осенью 1899 года встало на зимовку в бухте Теплиц острова Рудольфа. Герцог намеревался по окончании зимы отправиться к полюсу и превзойти достижение Ф. Нансена, но обморозив два пальца, которые пришлось ампутировать, отправил в санный поход своего помощника капитана Умберто Каньи.

Выйдя тремя группами из бухты Теплиц 11 марта 1900 года, Каньи в течение 45 дней достиг точки  $86^{\circ}34'$  северной широты и  $68^{\circ}$  восточной долготы. Побив прежний рекорд, итальянцы, опасаясь нехватки продовольствия, повернули обратно. Спустя несколько дней сделали определение. Каково же было их удивление, когда оказалось, что вместо предполагаемого створа между 58 и 60 меридианами они находятся значительно западнее (рис. 1). 12 мая 1900 года капитан записал: «Долгота  $48^{\circ}40'$  Ost. Прошлой ночью во время бессонницы я еще раз проверил свои расчеты: ошибки нет. Совершенно очевидно, что льды дрейфуют в юго-западном направлении. Возможно, это происходит потому, что уже несколько дней дует северный ветер. Это меня беспокоит чрезвычайно. Если причина дрейфа льда все же ветер, то при безветрии мы должны остановиться, но если дрейф обусловлен течением, мы должны будем сильно постараться, чтобы вернуться к 58 меридиану, потому что за два дня нас отнесло к западу на 12 миль»<sup>2</sup>. Поняв, что бороться с таким течением невозможно, итальянцы приняли единственно правильное решение – сделать быстрый рывок к югу, чтобы как можно скорее выйти из створа, теперь уже известного Трансарктического течения, к северным островам ЗФИ и далее по побережью к базе бухты Теплиц. В конечном итоге это им удалось.

Материалы этой экспедиции еще раз подтверждают направление дрейфа льдов в секторе  $48^{\circ}$ – $65^{\circ}$  восточной долготы на SW, причем с уже высокой 85 параллели. Таким образом, комплекс имеющихся данных позволяет с большой степенью вероятности определить генеральное направление дрейфа «Святой Анны» в рассматриваемом секторе.

В конце 1913 года льдину, в которую вмерзла «Святая Анна», вынесло за 82 параллель. Лейтенант Брусиллов 4 декабря, определил  $82^{\circ}14'5''$  северной широты,  $73^{\circ}00'$  восточной долготы. В этом месте подводный желоб, над которым шхуна дрейфовала больше года и который позже назовут ее именем, почти отвесно обрывался в подводную 2-х километровую пропасть. Здесь заканчивался Евразийский континентальный шельф и начиналась глубокая часть полярного бассейна – котловина Нансена. «Святая Анна» вошла в зону действия Трансарктического течения, и генеральный курс дрейфа резко сменился с N, которым шхуна шла от берегов Ямала, на W. Ветра и шельфовые течения еще несколько месяцев кружили «Святую Анну» в 60 милях к северу от острова Рудольфа, пока в конце марта не отнесли льдину

<sup>2</sup> Выписка из бортового журнала шхуны «Святая Анна». Москва: Издательство «Европейские издания», 2007.

обратно за 60 меридиан к 83 параллели. В это время половина экипажа «Святой Анны» готовилась оставить судно.

В полдень 10 апреля 1914 года, перед тем как покинуть корабль, штурман Альбанов взял высоту солнца и определил  $82^{\circ} 58,5' N$  и  $60^{\circ} 05' O$ . Дул S и судно несло к северу. В эту ночь экспедиция пересекла 83 параллель. Георгий Львович распорядился принести шампанское и в палатке группы Альбанова отметили это событие. Впервые русская экспедиция достигла этой широты. На следующий день 11 апреля штормовой S еще быстрее погнало лед. Спустя четыре дня, когда группа Альбанова находилась в 5 милях от судна, стюард Ян Регальд принес письмо от Г. Брусилова. В нем указывались координаты «Святой Анны» –  $83^{\circ} 18'$ .

Итак, последнее, что нам известно о «Святой Анне» – это то, что 14 апреля 1914 года шхуна находилась на широте  $83^{\circ} 18' N$  и в нескольких минутах от 60 меридиана на восток. В этот день В. Альбанов записал: «„Св. Анна“ была хорошо видна. Погода была хорошая, теплая, солнечная». Через два дня вечером 16 апреля шхуну видели в последний раз.

Из дневников Альбанова и Конрада видно, что с 14 (точка 1, рис. 1) по 25 апреля ветра были N с кратковременными NNO и течением SW. Замечание В. Альбанова, что «...лето подходит, а в это время надо ожидать больше северных ветров, а не южных», подтверждалось. Дрейф шхуны в таких условиях мог иметь только юго-западное направление вплоть до выхода ее к шельфовому выступу ЗФИ (точка 2). Здесь возможны два варианта развития событий. Шхуна могла быть захвачена местными течениями, как это уже было с 5 февраля по 25 марта 1914 года и какое-то время оставаться в этом квадрате, или дрейфовать на SW, прямо в пологое устье желоба (сектор между 48 и 52 меридианами и 82 и 83 параллелями), которое в самом начале образует течение, уходящее к югу (точка 3). В последнем случае нельзя не учитывать возможность входа шхуны в желоб к Британскому каналу. Но это был бы самый короткий путь к мысу Флора, а значит, и спасению, чего, естественно, не произошло. Поэтому рассматривать эту версию можно только как задержку на генеральном курсе по причине затяжного хаотичного дрейфа в этом желобе. Группа Альбанова почти весь май безуспешно пыталась пробиться к югу в этом секторе.

Таким образом, учитывая совместное воздействие Трансарктического течения на юго-запад и преимущественно северных ветров летнего сезона, несомненно, генеральный курс дрейфа шхуны мог быть только на SW вдоль шельфового склона. А это значит, что к осени 1914 года экспедиция Г. Брусилова могла приблизиться к 82 параллели 40-го меридиана (точка 4), в то самое место, где желоб Франца Виктория соединяется с котловиной Нансена и образуется мощный фарватер Восточно-Шпицбергенского течения. Можно было бы рассмотреть местоположение шхуны на этом меридиане и в более высоких широтах, но пока для этого нет никаких убедительных оснований.

И здесь мы подходим к моменту, который стал отправной точкой в цепи трагических событий экспедиции Г. Брусилова. Предыдущие исследования имели в этом отношении две версии – гибель судна во время ледового сжатия и пожар. Вероятность второй версии не поддается совершенно никакому анализу и принимается со ссылкой на возгорание в камбузе «Фрама» во время второго дрейфа. Первую версию в качестве основной так же мало кто рас-

смастривал, ссылаясь на мнение матроса Конрада, который утверждал, что «корабль был хорош. Мы неоднократно попадали в сильные сжатия, однако нашу „Аннушку“ как яйцо выпирало из ледяных валов. Нет, ее не могло раздавить».

Для разъяснения этого вопроса обратимся к списку судов Филомель (Рейнджер) класса 1859 года Британского Королевского флота Уильяма Лони. 7 февраля 1861 года с верфи ВМС Пемброук Док в Уэльсе на воду был спущен корабль новейшего по тем временам класса Филомель. Трехмачтовое, с деревянным корпусом и двухцилиндровым паровым двигателем судно имело в длину 145 футов (44,2 м), ширину 25 футов 4 дюйма (7,7 м) и глубину трюма 13 футов (3,96 м). Установленная мощность двигателя 325 л. с. (242 кВт) давала скорость до 9,25 узлов. После установки орудий судно вошло в состав Королевского флота в качестве канонерки с именем «Пандора». Годом раньше, 17 сентября 1860 года на этой же верфи началось строительство еще шести канонерок такого же класса. Но 12 декабря 1863 года строительство было приостановлено и только через четыре года, 20 июля 1867 года одна из них с названием «Ньюпорт» была спущена на воду и в апреле 1868 года введена в состав исследовательских судов морского министерства.

13 января 1875 года «Пандору», выведенную из состава Королевских ВМС, продали для «торгового использования» сэру Аллену Янгу. Спустя три года, в начале 1878 года ее купил американский газетный магнат Д. Беннетт для арктической экспедиции лейтенанта Де Лонга к Северному полюсу. Летом того же года барк осветили и с новым именем «Жаннетта» он ушел в Сан-Франциско. Для плавания во льдах корпус «Жаннетты» был усилен дополнительной обшивкой и специальными фермами из дубовых брусьев (рис. 2) Но эти, на первый взгляд, достаточные меры не смогли уберечь корабль от ледового сжатия. В ночь на 10 июня лед вокруг судна развело и «Жаннетта», имея до этого крен 9°, на плаву выпрямилась, а на следующий день ледяные поля начали сходить. Де Лонг позже записал: «11 июня 1881 года... В полночь вокруг нас раздался страшный треск и грохот. Решив, что на этот раз мы гибнем, я бросился на палубу. Корабль трещал. Спардек начал подниматься кверху. Судно накренилось на 30° и стало быстро погружаться в море» [6]. «Жаннетта» опустилась в 4 часа ночи 12 июня 1881 года.

За два месяца до трагедии с барком «Жаннетта», в мае 1881 года все тот же Аллен Янг купил уже упомянутую канонерку «Ньюпорт». В память о предыдущем корабле он переименовал его в «Пандору II». Не знал сэр Аллен, что в то самое время, когда его баркентину освещали новым именем, первая «Пандора» уходила на дно Сибирского моря.

Шли годы. «Пандора II», переименованная ее следующим владельцем в «Бленкатру», еще долго служила своим хозяевам, то в качестве круизной яхты, то грузового судна, поставляющего к Енисею материалы для строительства Восточносибирской железной дороги. В 1912 году, когда баркентина подходила к своему 45-летнему возрасту, ее купил Г. Брусиллов для прохода Северным морским путем. Так бывшая канонерка «Ньюпорт» стала легендарной «Святой Анной».

Естественным будет считать, что суда одного класса «Жаннетта» и «Святая Анна», сойдя со стапелей одной верфи, в одинаковой степени не могли противостоять ледовому сжатию. Как две сестры, прожив долгую по судовым меркам жизнь, ушли они в Арктику,

чтобы обрести покой на холодном дне Ледовитого океана. Одинаковым было их рождение, одинаковым стал их последний путь. Того же мнения придерживалось и большинство полярных исследователей. Ф. Нансен писал, что «не стоило ожидать большой прочности в ее годы, и очевидно, что она не могла долго противостоять давлению, прежде чем отправиться на дно»<sup>3</sup>.

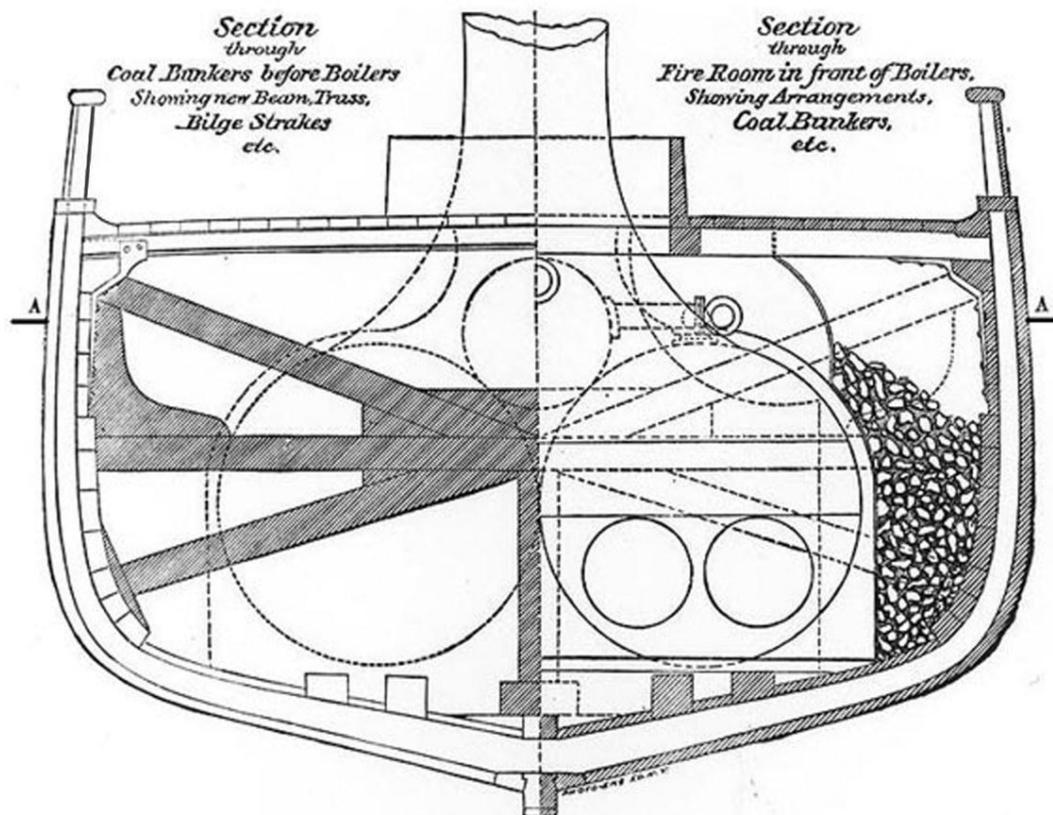


Рисунок 2. Сечение корпуса барка «Жаннетта»

Итак, наиболее вероятной причиной трагических событий экспедиции Г. Брусилова стала гибель судна. Но что стало с людьми? Удалось ли спастись им и спасти все необходимое для дальнего перехода к земле? Ответы на эти вопросы можно найти в копии бортового журнала «Святой Анны»: «1/14 марта. Спущены две шлюпки и поставлены на толстую старую льдину на расстоянии 150 шагов от судна. На этих шлюпках решено сделать запасный склад провизии на случай несчастья с судном» [4]. В этой ситуации, да и в последующих, будет заметно, что Георгий Львович не понаслышке знал о том, что произошло с экспедицией Де Лонга. Обстоятельства гибели «Жаннетты» были ему хорошо известны, и не учитывать их он не мог. Поэтому сомнений в том, что оставшиеся на борту «Святой Анны», попав в тяжелую ледовую обстановку, сумели подготовиться к гибели судна, не много. Следуя примеру американской экспедиции, Г. Брусилов, скорее всего, выставил на лед две шлюпки со снаряжением и всю провизию, которую смогли выгрузить с обреченного корабля. Ф. Нансен в своем обосновании Трансарктического дрейфа писал: «Судно, не выдержавшее сжатия, не может

<sup>3</sup> Альбанов В. И. На юг, к Земле Франца Иосифа. Москва: Издательство «Европейские издания», 2007.

все-таки затонуть так скоро, чтобы люди не успели перебраться со всем снаряжением и удовольствием на крепкую, заранее намеченную для этого льдину»<sup>4</sup>.

Нет сомнений и относительно направления их пути. Еще в предписании на переход группы Альбанова Георгий Львович указывал вполне определенный маршрут к «Шпицбергену, не удаляясь из виду берегов Земли Франца-Иосифа. Достигнув Шпицбергена, представится вам чрезвычайно трудная задача найти там людей, о месте пребывания которых мы не знаем, но, надеюсь, на южной части его – это Вам удастся, если не живущих на берегу, то застать где-нибудь промысловое судно»<sup>5</sup>.

Двигаясь к Шпицбергену Г. Брусилов, вскоре должен был обнаружить, что течение, не оставляя шанса продвинуться на SW, уносило их на SSO. Попав в створ Восточно-Шпицбергенского течения, они в точности повторяли путь экспедиции С. Андре.

Известно, что после неудачной попытки достичь Северного полюса на воздушном шаре три шведских аэронавта во главе с С. Андре приняли решение идти к мысу Флора ЗФИ, где для них был приготовлен склад продовольствия. 14 июля 1897 года из точки 82°56′ северной широты, 29°52′ восточной долготы они двинулись на восток. Спустя две недели, определив место своего положения – 82°22′ северной широты и 29°12′ восточной долготы, путешественники были несколько обескуражены тем, что совершенно не продвинулись к цели. «Нам не справиться ни с течением, ни со льдом, – писал Андре, – и у нас нет абсолютно никаких видов чего-нибудь достигнуть, если мы будем продолжать путь на восток. Поэтому мы согласились начать наше новое скитание, держа курс на Семь островов...»<sup>6</sup>. Сменив курс, они тут же попали в створ Восточно-Шпицбергенского течения, которое между 81 и 82 параллелью начинает отклоняться к югу и далее к юго-востоку, огибая Северо-Восточную Землю (рис. 3). Все попытки преодолеть его были так же тщетны. 17 сентября Андре записал: «Но самое главное, мы обнаружили, что течение и ветер неудержимо относят нас в прорыв между Северо-восточной землей и Землей Франца Иосифа, что у нас нет ни малейшего шанса добраться до Северо-восточной земли». 33 года спустя их останки найдут на юго-западной оконечности острова Белый.

В дополнение к общей картине течений этого района уместным будет вспомнить драматические события итальянской экспедиции Умберто Нобиле 1928 года. Если внимательно рассмотреть дрейф «Красной палатки» и маршрут группы Андре (рис. 6), становится понятным, что местные шельфовые течения к югу от ущелья Литке имеют с западным краем Восточно-Шпицбергенского течения одну направленность SO. Во многом этому способствует плато Ермака, встречное Западно-Шпицбергенское течение и шельфовые борозды самого Шпицбергена. И здесь же можно сделать вывод, что лед, расположенный выше 82° северной широты на меридиане острова Белый, имеет большую вероятность оказаться в Гренландском море, между самой Гренландией и Шпицбергеном, а все, что ниже, имеет не меньшую вероятность быть захваченным Восточно-Шпицбергенским течением и дрейфовать к открытой воде Баренцева моря между ЗФИ и Шпицбергеном.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Соллингер Г. С. А. Андре – на аэростате к северному полюсу / Вопросы истории естествознания и техники. 2004. № 3.

<sup>6</sup> Там же.

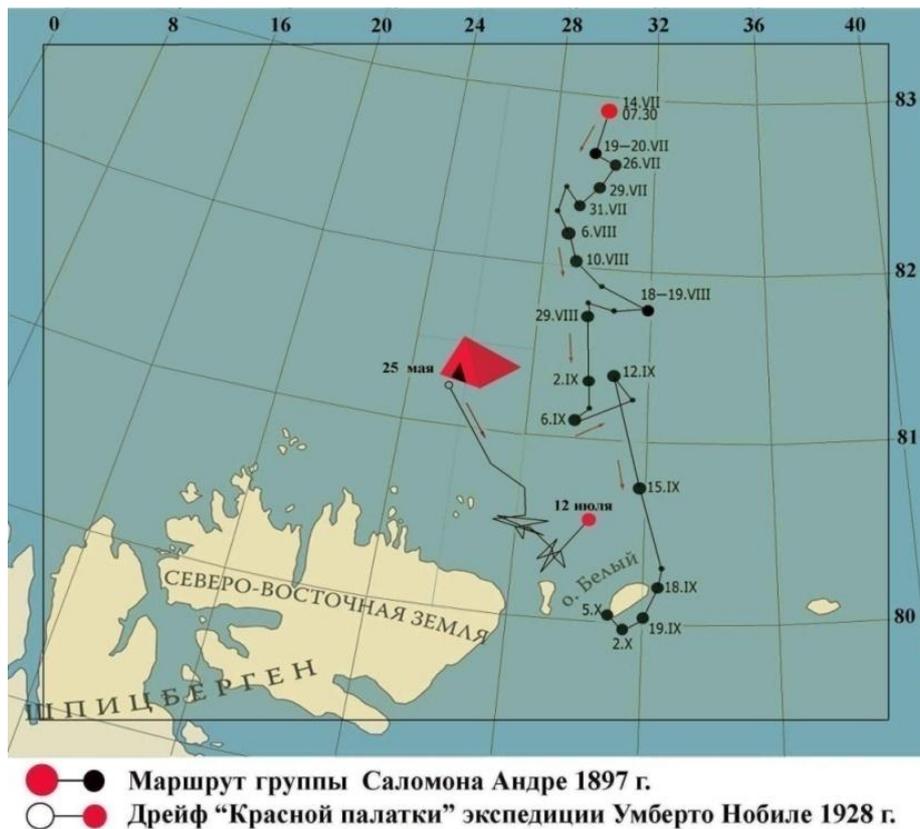


Рисунок 3. Дрейф «Красной палатки» экспедиции У.Нобиле

Все, что произошло с экспедицией Брусилова далее, не поддается уже никакому анализу. Это тот случай, когда возможны только две версии: гибель группы Брусилова во время шторма в Баренцевом море или голодная смерть на одном из восточных островов Шпицбергена. Не хочется предлагать читателю мистических соображений, но очень уж похожи экспедиции Брусилова и Де Лонга. Ориентиры даны. И как знать, может еще предстоит найти последнюю стоянку пропавшей экспедиции.

### Литература

1. «Osservazioni scientifiche, eseguite durante la spedizione polare di S. A. R. Luigi Amedeo di Savoia». Милан, 1903.
2. Дневник начальника американской экспедиции на барке «Жаннетта» лейтенанта Д. В. Де Лонга, Jeannette Arctic Expedition, 1879–1881, Overview and Selected Images, Naval Historical Center home page.
3. Нансен Ф. В страну будущего: Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. Магадан, 1969.
4. Нансен Ф. «Фрам»: «Фрам» в полярном море, Часть 1.

Рецензент – Пальмин Виктор Андреевич,  
кандидат исторических наук, доцент.