

ВАЛЕРИАН АЛЪБАНОВ
НА ЮГ, К ЗЕМЛЕ
ФРАНЦА-ИОСИФА!



Paulsen

Международный полярный год

Валериан Альбанов

На юг, к Земле Франца-Иосифа!

«Паулсен»

2007

Альбанов В.

На юг, к Земле Франца-Иосифа! / В. Альбанов — «Паулсен»,
2007 — (Международный полярный год)

ISBN 5-98797-006-7

Библиотечка Международного полярного года (2007–2008) пополняется переизданием дневников штурмана полярной экспедиции Брусилова на судне «Св. Анна» В. Альбанова. И не случайно. Альбанов – единственный, не считая матроса Конрада, уцелевший член экспедиции. Покинув борт закованного во льдах судна, он во главе отряда из десяти человек устремился к Земле Франца-Иосифа, чтобы попытаться найти людей и организовать помощь оставшимся. Шансов не было никаких, но пассивно ожидать на борту смертного часа Альбанов не мог. Ему необыкновенно повезло: потеряв во льдах практически всех своих спутников, он столкнулся на мысе Флора с возвращающейся на материк экспедицией Седова и присоединился к ней. Это один из самых пронзительных эпизодов в истории Арктики. Прочитайте книгу и вы поймете, почему россияне во все века стремились на Север и считают его своим домом. А. Н. Чилингаров – заместитель Председателя Государственной Думы РФ, Специальный представитель Президента Российской Федерации по вопросам Международного полярного года

ISBN 5-98797-006-7

© Альбанов В., 2007

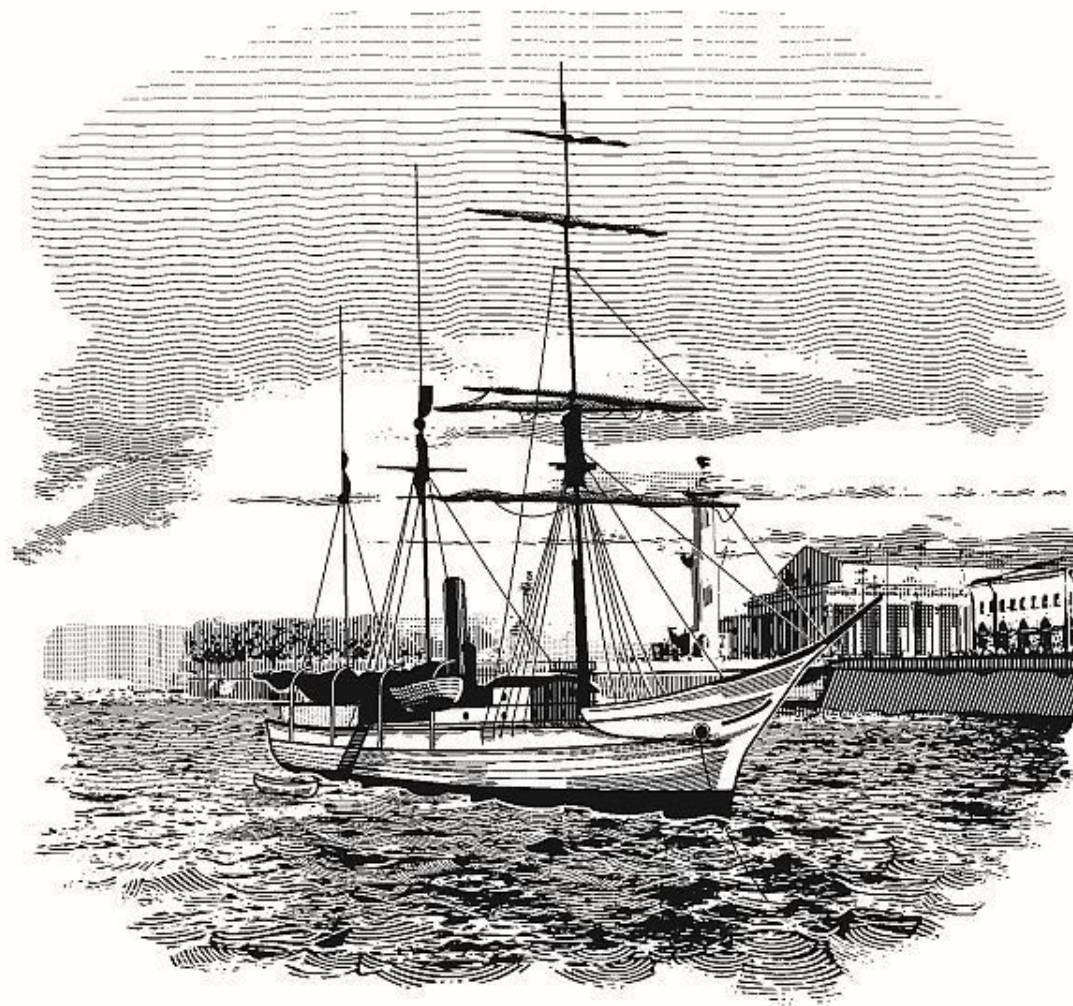
© Паулсен, 2007

Содержание

Вступление	6
Глава I. Сборы в санную экспедицию	9
Глава II. Последний день на «Св. Анне»	15
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Валериан Альбанов

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° 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 тридцатью 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. Много, 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, спустя 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 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 *слишком много, и я был поставлен в затруднительное положение, не желая никого насильно покинуть судно*). На судне остаются, кроме меня и Е. А. Жданко, оба

гарпунера, боцман, старший машинист, стюарт, 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, утверждать, 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 (стр. 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 нервными 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 решитель-

ного 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, что на этот срок у нас провизии было с избытком, так как рассчитывали при сборах на экипаж в 30 человек, а отправилось нас только 24 человека; 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 двадцать, на двадцать два. 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» решилась 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 Шпицбергенем.

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°R ночью и $+4^{\circ}\text{R}$ днем.

Теперь, кажется, ясны причины, побудившие меня с частью команды покинуть судно, а лейтенанту Брусилову отпустить нас.

Глава I. Сборы в санную экспедицию

К своему путешествию я начал готовиться 10 января 1914 года. Работы было много. Надо было сделать семь каяков, семь нарт, сшить или исправить одежду, сапоги, готовить провизию и пр. и пр. Неимение с собой необходимого материала и даже некоторых инструментов сильно осложняло дело. Для каяков и нарт приходилось выбирать лес далеко не доброкачественный, пилить его, делать медные заклепки и даже инструменты. Кроме заклепок, все соединения каяков скреплялись бензелями и весь остов оплетался сеткой из тонкой, но крепкой бечевки. Когда остов был готов, его обшивали парусиной, на что пошли запасные паруса. Все эти работы производились в трюме на холоде до 30° R при свете жировых светильен, от которых было больше копоти, чем света. В большинстве случаев работать приходилось, несмотря на страшный холод, голыми руками, так как сама работа была мелкая, кропотливая, руки поминутно стыли, и мы их отогревали над «коптилками». В особенности мучительна на холоду была клепка остовов и обшивание их парусиной, когда холодная парусная игла, как раскаленное железо, оставляла волдыри на кончиках пальцев. Даже самые парусные иглы приходилось делать самим, и в конце концов в этой отрасли мы достигли почти искусства. Игла получалась крепкая, чистая, красивая, которую трудно было даже отличить от покупной. Мало-помалу трюм наш стал наполняться остовами каяков и нартами; оживление там царило с раннего утра и до поздней ночи, все были настроены бодро, шутили и пели песни. Каждый каяк первоначально рассчитывался на двух человек, не считая поклажи. Каждый давал своему каяку название: тут были «Чайка», «Нырок», «Пунога», «Чирок», «Глупыш» и пр. Некоторое затруднение встретилось при окраске, так как в трюме на холоду красить было нельзя. Тогда был снят световой люк на юте, и через него все каяки по очереди были опущены в нижнюю кухню, где и были окрашены. С неделю в кухне можно было ходить только сильно согнувшись, почти на четвереньках. В марте месяце у носа судна образовалась во льду трещина, которая скоро расширилась до двух сажен. В этой полынье была произведена проба всех каяков, оказавшаяся очень удовлетворительной. Каяки были поместительны и устойчивы. Конечно, материал для каяков был далеко не удовлетворительный и не такой, какой был бы желателен, а какой имелся налицо. Для продольных реек каяков употребляли ободранную обшивку потолка из палубной кают-компаний. Это была старая, пересохшая ель, от которой, конечно, нельзя было ожидать особенной гибкости и упругости. На «шпангоуты» каяков большею частью пошли обручи с бочек, и только часть их была сделана из снятых с мачт и распиленных вдоль деревянных ракс. Поэтому-то и приходилось остовы каяков оплетать сеткой, чтобы придать им большую прочность. С материалом для нарт дело было еще хуже. На полозья употребили столешницу от буфетного стола. Столешница эта была хотя и березовая, но тоже достаточно старая и хрупкая. Многие полозья из этой столешницы полопались еще при загибании, почему пришлось часть полозьев сделать из ясеневого весла. При выборе материала для каяков и нарт несколько раз у меня были столкновения с Георгием Львовичем, столкновения дикие, о которых мне и сейчас неприятно вспоминать. Почему-то он был уверен, что путь нам предстоит небольшой, несерьезный.

Не раз он говорил мне, что пройдет не более пяти-шести дней нашего пути, как мы уже будем в виду берегов Земли Франца-Иосифа.

Наши заботы о прочности нарт и каяков он считал чрезмерными. Он даже долго отставив свою мысль, что для предстоящего пути не следует нам делать легких парусиновых каяков, а надо взять с собой обыкновенную промысловую тяжелую шлюпку. В доказательство он ссылаясь на экспедицию лейтенанта Де Лонга.

Не скажу, чтобы и я смотрел на свой предстоящий поход так оптимистически. Правда, я не ожидал тогда такого тяжелого пути, какой был на самом деле, но около месяца пути я ожи-

дал. Путь с тяжелой шлюпкой, поставленной на нарты, в которую к тому же придется наложить всякого груза около 60 пудов, я считал невозможным. Мы тогда не были даже уверены в своем месте, где мы находимся и где мы должны встретить землю. На судне у нас не было карты Земли Франца-Иосифа. Для нанесения своего дрейфа мы пользовались самодельной географической сеткой, на которую я нанес увеличенную карточку этой земли, приложенную к описанию путешествия Нансена. Про эту предварительную карточку сам Нансен говорит, что не придает ей серьезного значения, а помещает ее только для того, чтобы дать понятие об архипелаге Земля Франца-Иосифа. Мыс Флигели на нашей карте находился на широте $82^{\circ}12'$. К северу от этого мыса у нас была нанесена большая Земля Петермана, а на северо-запад – Земля короля Оскара. Каково же было наше недоумение, когда астрономические определения марта и первых чисел апреля давали наши места как раз на этих сушах и в то же время только бесконечные ледяные поля по-старому окружали нас. Ничто не указывало на присутствие близкой земли, даже медведи, которых за прошлый год мы убили 47 штук, в этом году не показывались. Не видно было обычных в прошлом году полыней и «разводьев», нигде не видно было и так называемого «водяного неба», указывающего на присутствие этих полыней за горизонтом. Горизонт был ясный, лед медленно, спокойно совершал свой путь и все предвещало нам долгую трудную дорогу по торошенному льду, с глубоким снегом.

Правда, в январе месяце, когда южная часть неба только что начала розоветь, многие из нас и я сам видели на этом розовом фоне неба нечто похожее на землю, должно быть, очень отдаленную. Видно ее было в течение нескольких часов; глубина в это время резко уменьшилась, а около судна бегало много песцов. Это мог быть мыс Флигели на Земле кронпринца Рудольфа. Но с тех пор прошло уже много времени, нас отнесло далеко и продолжало относить все дальше.

Надеясь увидеть где-нибудь хотя отдаленную землю, я перед уходом с судна, когда наступили ясные солнечные дни, часто лазил в обсервационную бочку, укрепленную на грот-мачте на высоте 80 фут; но напрасно я всматривался в горизонт: нигде не мог заметить ничего, кроме бесконечных торосов. Зато торосов было много: горизонт на юге, куда предстояло нам отправиться, в сильную подзорную трубу представлялся в виде сплошного частокола, через который, казалось, и не продерешься с нашей поклажей более чем в шестьдесят пудов. Но, конечно, это только казалось издали, на самом же деле проход был, пробраться было можно, но каковы были эти проходы и какова вообще была вся дорога, это мы узнали только впоследствии. В то же время мы предполагали проходить в день не менее 10 верст.

В тихую ясную погоду приятно посидеть в обсервационной бочке на высокой мачте. Чуть слышно шепчет ветерок в снастях, покрытых серебристым пушистым инеем. Как в белом одеянии, лежит и спит красавица «Св. Анна», убранный прихотливой рукой мороза и по самый планширь засыпанная снегом. Временами гирлянды инея срываются с такелажа и с тихим шуршанием, как цветы, осыпаются вниз на спящую. С высоты судно кажется уже и длиннее. Стройный, высокий, правильный рангоут его кажется еще выше, еще тоньше. Как светящиеся лучи бежит далеко вниз заиндевший стальной такелаж, словно освещая заснувшую «Св. Анну». Полтора года уже спокойно спит она на своем ледяном ложе. Суждено ли тебе и дальше спокойно проспать тяжелое время, чтобы в одно прекрасное утро незаметно вместе с ложем твоим, на котором ты почил далеко в Карском море у берегов Ямала, очутиться где-нибудь между Шпицбергом и Гренландией? Проснешься ли ты тогда, спокойно сойдешь с своего ложа, ковра-самолета, на родную тебе стихию-воду, расправишь широкие белые крылья свои и радостно полетишь по глубокому морю на далекий теплый юг из царства смерти к жизни, где залечат твои раны, и все пережитое тобою на далеком севере будет казаться только тяжелым сном?

Или в холодную, бурную, полярную ночь, когда кругом завывает метель, когда не видно ни луны, ни звезд, ни северного сияния, ты внезапно будешь грубо пробуждена от своего сна

ужасным треском, злобным визгом, шипением и содроганием твоего спокойного до сего времени ложа; с грохотом полетят вниз твои мачты, стены и реи, ломаясь сами и ломая все на палубе?

В предсмертных конвульсиях затрешат, ломаясь, все суставы твои и через некоторое время лишь кучи бесформенных обломков да лишний свежий ледяной холм укажут твою могилу. Вьюга будет петь над тобой погребальную песню и скоро запорошит свежим снегом место катастрофы. А у ближайших ропачей кучка людей в темноте будет в отчаянии спасать что можно из своего имущества, все еще хватаясь за жизнь, все еще не теряя надежды...

Да, любопытно, что-то ждет тебя, «Св. Анна»? А пока ты еще хороша! Пусть там, внутри тебя, уже началось разрушение, но оно незначительно пока. Это даже нельзя назвать разрушением. С болью в сердце отрывается каждая доска от бесчисленных переборок твоих. Кучка людей все теснее и теснее сбивается в глубине твоего трюма, отчаянно отбиваясь от беспощадной суровой стихии. Одна забота у них: как можно дольше растянуть провизию.

Прошла вторая суровая зима. Нет больше бесконечных полярных ночей, нет темноты. С каждым днем солнце дольше и дольше остается над горизонтом, с каждым днем оно сильнее согревает, с каждым днем крепнут надежды у этой кучки людей, борющихся за жизнь. С утра до вечера хлопотливо бегают они от судна к каким-то странным повозочкам, стоящим около него в ряд, что-то прилаживают, что-то подгоняют. Если присмотреться внимательно, то эти повозочки, оказывается, состоят из двух частей: длинных, узких саней-нарт, на высоких копылах, на которых плотно, на подушках, установлены легкие парусиновые каяки, лодочки. Эти каяки служат кузовами повозочек. Каяки окрашены в черный цвет, что придает несколько мрачный вид им, и только боковые парусиновые «полки», которые плотно облегают каяки, несколько оживляют вид. Эти «полки» пришнурованы нижними сторонами к нащепам нарт, а верхними сторонами стянуты между собой поверх каяка так, что с одной стороны они крепко прижимают каяк к подушкам нарт, а с другой – защищают борта каяков от ударов о выступы ледяных глыб.

Все озабочены, все заняты. Остающаяся команда тоже принимает деятельное участие в наших сборах: кто портняжничает, кто сапожничает, а кто готовит и упаковывает провизию. Денисов, наш милейший гарпунер-китобой, волнуется и хлопочет больше всех, хотя он остается на судне. Георгий Львович, Ерминия Александровна и Шленский заняты другим делом: они пишут. Боже мой! Что они пишут с утра до вечера вот уже целую неделю? Мне иногда становится страшно, каких размеров, какого веса дадут они нам почту отсюда в тот далекий мир, от которого мы так давно отрезаны, в тот мир, где люди живут и настоящим, а не только прошедшим и будущим, как у нас на «Св. Анне». Но, к моему удивлению, почта оказалась очень невелика, не более 5 фунтов.

Провизия наша не отличалась особенным разнообразием. Сухари перед упаковкой были второй раз тщательно просушены. Паковались они в двадцатифунтовые мешки, которые защищались. Взяли мы с собой одну из трех, имевшихся на «Св. Анне», палаток. Палатка эта была большая, круглая и сравнительно с нансеновской, очень тяжелая: около полутора пудов. Впоследствии, когда она намокла и намерзла, с нею было очень много возни и ей не суждено было уцелеть до Земли Франца-Иосифа. Но, во всяком случае, в первой половине путешествия она нам оказала неоценимые услуги, защищая от холода и от вьюги. Без нее нам было бы очень плохо. Из оружия мы взяли с собой: 2 магазинки, 3 промысловые норвежские винтовки, 1 двустволку-дробовик и 2 гарпуна, патронов разных – около 3 пудов. Если сюда еще прибавить теплую одежду, топоры, инструменты, посуду, лыжи, починочный материал и пр., то выйдет, что, не считая веса каяков и самих нарт, нам предстояло тащить груза до 65 пудов.

Первоначально мы предполагали тащить каждые нарты по два человека. У каждого человека была своя лямка, сшитая из парусины, к которой прикреплена была манильская веревка. Лямку надевали наискось на грудь через плечо, а веревку привязывали за последний или пред-

последний задний копыл нарты так, чтобы тянувший приходился у форштевня каяка и одной рукой мог поддерживать каяк у форштевня, направляя в то же время нарту куда надо, а другой рукой опирался бы на лыжную палку. Один становился по правую сторону каяка, а другой по левую. Конечно, так идти было бы очень удобно, если бы наш путь не был изрезан сплошь торосами, и если бы мы в снегу не увязали выше колен. Но, увы, мы очень скоро убедились, что такой способ передвижения на практике невозможен. Много, очень много времени прошло до тех пор, пока мы были в силах идти так, т. е. таща каждые нарты по два человека.

Как я уже говорил, на «Св. Анне» не было нужных нам теперь карт. Пришлось их изготовить, пользуясь все той же картой Нансена. Не было у нас никакой специальной литературы, кроме Нансена и одной книги Колчака «Льды Карского и Сибирского морей». Хотя перед отправлением нашим в экспедицию Георгий Львович купил за несколько сот рублей небольшую библиотечку, но там были романы, повести, рассказы, старые журналы, но ни одной нужной нам книги. Немудрено, что все наши сведения о Земле Франца-Иосифа были почерпнуты только у Нансена. Знали мы, что почти двадцать лет тому назад через этот архипелаг прошли Нансен с Иогансеном, что они перезимовали в очень мрачной хижине на острове, который называли островом Джексона, что на следующий год на острове Нортбрук, на мысе Флора, они встретились с Джексеном, который, кажется, очень недурно там устроился и провел несколько зим. Знали, что когда-то на этом мысе были хорошие постройки, но был ли там кто-нибудь после Джексона, уцелели ли там его постройки, был ли там оставлен склад провизии, этого мы ничего не знали. Помнили, что Нансен хвалит охоту на этом мысе и вообще на Земле Франца-Иосифа, ожидали там встретить таких моржей, которых хоть палкой бей по морде, а они не хотят проснуться; одним словом, мы знали то, что можно было узнать из краткого описания путешествия Нансена, которое было у нас. Зато эта книжка была у меня настольной. Я ее прочел несколько раз и многие места знал наизусть. Но мало того, так как эта книжка могла пригодиться на «Св. Анне», а взять ее с собой я не мог, то из нее у меня были переписаны в записную книжку те места, в которых Нансен описывает свой путь по этой земле, различные приметные места, по которым я мог бы ориентироваться. Конечно, это мне пригодилось бы, если бы я попал на путь Нансена. В ту же записную книжку у меня были записаны склонения солнца и уравнения времени на полтора года. Так как на судне у нас не было Наутикаль-Альманаха на 1914 год, то эти выборки мы сделали из одного специального английского издания, случайно оказавшегося в куче различных лоций и старых карт, купленных вместе с судном у прежнего владельца. Но ведь с Земли Франца-Иосифа нам предстоял еще путь к Шпицбергену. Насчет этой земли наши познания были еще слабее. В том английском издании, откуда выбрал я склонение солнца и уравнение времени, опять же случайно, мы нашли около 10 или 12 пунктов Шпицбергена с обозначением их широты и долготы. Эти пункты и были нанесены мною на приготовленную соответствующую сетку. Что из себя изображал каждый из этих пунктов, был ли он островом, мысом, горой или губой, этого мы не знали и это должно было показать будущее. Пока же все они были нанесены на сетку крестиками и наша фантазия могла соединять эти пункты совершенно произвольными линиями.

Кроме указанных сведений о Земле Франца-Иосифа мы еще знали, что Британским каналом лет четырнадцать тому назад прошло судно герцога Абрущкого «Стелла Поларе», а в 1912 году лейтенант Седов предполагал высадиться на каком-то из этих островов, после чего судно должно было вернуться в Архангельск, а он отправится к полюсу.

Накануне нашего выступления в поход Георгий Львович позвал меня к себе и прочитал мне черновик составленного им предписания мне. Вот это предписание, сохранившееся у меня и по сей час.

«10 апреля 1914 года
Штурману Вал. Ив. Альбанову.

Предлагаю Вам и всем нижепоименованным, согласно Вашего и их желания покинуть судно, с целью достижения обитаемой земли, сделать это 11-го сего апреля, следуя пешком по льду, везя за собой нарты с каяками и провизией, взяв таковой с расчетом на два месяца. Покинув судно, следовать на юг до тех пор, пока не увидите земли. Увидев же землю, действовать сообразно с обстоятельствами, но предпочтительно стараться достигнуть Британского канала, между островами Земли Франца-Иосифа, следовать им, как наиболее известным, к мысу „Флора“, где, я предполагаю, можно найти провизию и постройки. Далее, если время и обстоятельства позволят, направиться 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. С Вами пойдут, согласно их желания, следующие тринадцать человек из команды – старший рулевой Петр Максимов, матросы Александр Конрад, Евгений Шпаковский, Ольгерд Нильсен, Иван Луняев, Иван Пономарев, Прохор Баев, Александр Шахнин, Павел Смиренников, Гавриил Анисимов, Александр Архиреев, машинист Владимир Губанов, кочегар Максим Шабатура (в первые же дни похода состав уходящих изменился: вместо Г. Анисимова пошел стюарт Ян Регальд, а И. Пономарев, А. Шахнин, М. Шабатура, испугавшись трудностей лагерной жизни, вернулись на судно. Из ушедших профессиональными моряками, кроме Альбанова, были П. Максимов, бывший матрос военного флота, и О. Нильсен, служивший на „Св. Анне“ еще до покупки ее Брусиловым. До поступления на „Св. Анну“ П. Баев был промысловиком в Архангельской губернии, А. Конрад – печником, А. Архиреев – плотником в Вологде. Остальные характеризовались в предисловии к первому изданию книги Альбанова как „не моряки и не промышленники“).

Капитан судна „Св. Анна“, Лейтенант Брусилов.

10 апреля 1914 г., в Северном Ледовитом океане ($\varphi=82^{\circ}55' N$ -ая, $\lambda=60^{\circ}45' O$ -ая)»

Вот тот официальный документ, на основании которого я должен был выступить во главе части команды шхуны «Св. Анна».

В этот же день всем нам был произведен подсчет заработанным деньгам, которые нам должен был уплатить действительный владелец судна, давший деньги на экспедицию, московский землевладелец генерал-лейтенант Б. А. Брусилов. В правильности подсчета мы все расписались.

Уже поздно вечером Георгий Львович в третий раз позвал меня к себе в каюту и прочитал список предметов, которые мы брали с собой и которые, по возможности, мы должны были вернуть ему. Вот этот список, помещенный на копии Судовой роли:

2 винтовки Ремингтон, 1 винтовка норвежская, 1 двухствольное дробовое ружье центрального боя, 2 магазинки шестизарядные, 1 механический лаг, из которого был сделан одометр 2 гарпуна, 2 топора, 1 пила, 2 компаса, 14 пар лыж, 1 малица 1-го сорта, 12 малиц 2-го сорта, 1 совик, 1 хронометр, 1 секстан, 14 заспинных сумок, 1 бинокль малого размера.

Георгий Львович спросил меня, не забыл ли он что-нибудь записать. По правде сказать, при чтении этого списка я уже начал чувствовать знакомое мне раздражение, и спазмы стали подступать к моему горлу. Меня удивила эта мелочность. Георгий Львович словно забыл, какой путь ожидает нас. Как будто у трапа судна будут стоять лошади, которые и отвезут рассчитавшуюся команду на ближайшую железнодорожную станцию или пристань. Неужели он забыл,

что мы идем в тяжелый путь, по дрейфующему льду, к неведомой земле, при условиях худших, чем когда-либо кто-нибудь шел? Неужели в последний вечер у него не нашлось никакой заботы поважнее, чем забота о заспанных сумках, топорах, поломанном лаге, пиле и гарпунах? Мне казалось тогда, что другие заботы сделали его в последний день несколько вдумчивее, серьезнее...

Я сдержал себя и напомнил Георгию Львовичу, что он забыл записать палатку, каяки, нарты, кружку, чашки и ведро оцинкованное. Палатка была записана сейчас же, а посуду было решено не записывать. «Про каяки и нарты я тоже не пишу, – сказал он, – по всей вероятности, они к концу пути будут сильно поломаны, да и доставка их со Шпицбергена будет стоить дороже, чем они сами [стоили] в то время. Но если бы Вам удалось доставить их в Александровск (Александровск на Мурмане – ныне город Полярный), то сдайте их на хранение исправнику». Я согласился с ним.

Сильно возбужденный, ушел я от командира вниз.

По дороге остановил меня Денисов вопросом, где я буду вскрывать почту: в России или в Норвегии? Это было для меня последней каплей, и я уже не выдержал: наговорил ему целую кучу дерзостей и посулил за первыми ропками побросать в полынью и почту, и сумки, и пилу, и чашки с кружками, так как далеко не уверен, доберусь ли я до почтового поезда в России или в Норвегии. Денисов удивленно вытаращил на меня глаза и грустный ушел к себе. Мне стало стыдно за свою вспышку. Денисов спрашивал меня потому, чтобы знать, как писать адрес на письме жене своей в Норвегию, но он попал в неудачную минуту. Денисова я любил более других. Он всегда со мною был такой предупредительный, так всегда охотно помогал мне, без всякой даже просьбы с моей стороны, так старательно и горячо принимал участие в моих сборах. За что я обидел его? Я послал попросить его вниз и извинился перед ним, объяснив причину моей вспышки, растолковал ему, что не знаю сейчас, куда удастся нам попасть: в Россию или в Норвегию. Но обещал ему, что во всяком случае, куда бы я ни попал, постараюсь, чтобы почта вся дошла до своего назначения.

Денисов ушел примиренный.

Сумерки уже стужались в темном помещении. Все укладывались спать. Грустно, тоскливо сделалось мне. Как будто я уже очутился среди безграничных полярных полей, без возврата назад и с неизвестностью впереди. В тот памятный для меня мрачный вечер, накануне моего ухода с судна, я уже с тревогой перебирал в уме своих спутников. Я сомневался и тогда в их здоровье и выносливости. Одному из них уже было 56 лет, все почти жаловались на ноги, а у одного даже открылись на них раны, у другого была грыжа, у третьего болела сильно грудь и кашель не давал ему спать всю зиму.

Глава II. Последний день на «Св. Анне»

Но вот настал, наконец, день нашего отправления «домой». Давно я ждал наступления этого дня, готовился к нему, торопился с приготовлениями к отходу, но странно, когда наступил этот долгожданный день, мне стало жалко расставаться со «Св. Анной», жалко было покинуть ее далеко на севере, в беспомощном положении.

Я сжился с этим судном и полюбил его. Если я испытал много лишений и неприятностей на нем, то видел зато много и хорошего, в особенности в первое время нашего плавания. Хорошие у нас у всех были отношения, бодро и весело переносили мы наши неудачи. Много хороших вечеров провели мы в нашем чистеньком еще в то время салоне, у топившегося камина, за самоваром, за игрой в домино. Керосину тогда было еще довольно, и наши лампы давали много света. Оживление не оставляло нашу компанию, сыпались шутки, слышались неумолкаемые разговоры, высказывались догадки, предположения, надежды. Лед южной части Карского моря не принимает участия в движении полярного пака, это общее мнение. Поносит нас немного назад и вперед в продолжение зимы, а придет лето, освободит нас и мы пойдем на Енисей. Георгий Львович съездит в Красноярск, купит, что нам надо, привезет почту, мы погрузим уголь, приведем все в порядок и пойдем далее. «Св. Анна» еще постоит за себя: судно хорошее, во всяком случае лучше разных «Нимвродов» и «Мучеников Фок». Немного, правда, холодновато наше помещение, но мы его устроим. Уголь возьмем на острове Диксона, а поедет Георгий Львович на нашем моторе, чтобы не терять времени на ожидание парохода. Так или иначе, во Владивосток мы придем. Может быть, конечно, мы потеряем лишний год, но что же из этого? «Зверобойное» судно должно заниматься промыслом, мы и будем им заниматься, благо в Сибирском море моржей видимо-невидимо. Таковы были наши планы, наши разговоры у самовара в салоне за чистеньким столом. «Наша барышня», Ерминия Александровна, сидела «за хозяйку» и от нас не отставала. Ни одной минуты она не раскаивалась, что «увязалась», как мы говорили, с нами. Когда мы шутили на эту тему, она сердилась не на шутку. При исполнении своих служебных обязанностей «хозяйки» она первое время страшно конфузилась. Стоило кому-нибудь обратиться к ней с просьбой налить чаю, как она моментально краснела до корней волос, стесняясь, что не предложила сама. Если чаю нужно было Георгию Львовичу, то он предварительно некоторое время сидел страшно «надувшись», стараясь покраснеть, и когда его лицо и даже глаза наливались кровью, тогда он очень застенчиво обращался: «Барышня, будьте добры, налейте мне стаканчик». Увидев его «застенчивую» физиономию, Ерминия Александровна сейчас же вспыхивала до слез, все смеялись, кричали «пожар» и бежали за водой.

Но это было давно, еще в первую половину первой нашей зимовки, в начале дрейфа. Тогда «Св. Анна» была еще такой чистенькой, такой нарядной, какой стояла в Петербурге у Николаевского моста, когда предлагалось желающим прокатиться на ней вдоль берегов Сибири «по стопам Норденшельда». Еще свежа была белая краска на ее стенах и потолках, как зеркало блестело полированное красное дерево ее мебели и великолепные ковры украшали полы ее кают.

Кладовые и трюм были битком набиты всевозможным провиантом и деликатесами. Чего только там не было? Орехи, конфеты, шоколад, фрукты, различные консервированные компоты, ананасы, ящики с вареньем, печенье, пряники, пастила и много, много другого, вплоть до самого существенного, до консервированного мяса и целых штабелей муки и крупы.

Но мало-помалу «Св. Анна» начала терять свой нарядный вид, мало-помалу начали пустеть ее кладовые и трюм. Пришлось заделывать досками световые люки, вставить вторые рамы в иллюминаторы или просто заколотить их, пришлось перенести койки от бортов, чтобы ночью одеяло и подушка не примерзли к стене. Пришлось сделать вторую обшивку с прокладкой

войлока и толя на потолки, пришлось подвесить тазы, чтобы с отпотевающих потолков вода не бежала на койки и столы. Там и здесь появились куски парусины, приколоченные для той же цели. Вышел весь керосин, и для освещения уже давно стали пользоваться жестяными баночками, в которых в тюленьем или медвежьем жиру горели светильни.

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.