



Судьба корабля

СЕРГЕЙ АФОНИН

Загадки русских полярных экспедиций, совершенных в начале XX в., до сих пор не дают покоя людям, равнодушным к этой странице нашей истории. И сегодня силами энтузиастов продолжаются поиски их следов, но сделанные находки лишь множат число вопросов. Встреча с почетным полярником, руководителем экспедиции «По следам двух капитанов» Олегом Проданом вновь напомнила мне о плавании Георгия Брусилова, и мне захотелось рассказать о его судне — баркентине «Святая Анна».

Известно, что судно, которое было приобретено для нужд экспедиции в 1912 г., было на тот момент уже 45 лет. История его сама по себе заслуживает внимания, тем более что знание устройства этого парусника, страниц его жизни может помочь в поисках следов пропавшей экспедиции Брусилова. Как знать, а вдруг найденные со временем остатки рангоута или частей корпуса приблизят исследователей к разгадке, какова же судьба парусника и оставшихся на нем людей.

Военный флот

История началась в Великобритании, когда 20 июля 1867 г. на воду был спущен военный корабль «Newport». Относительно небольшой деревянный парусник с паровой машиной и гребным винтом (канонерская лодка) относился к судам второго класса и был построен по проекту Philomel. Подобные ему боевые корабли заказывал Королевский ВМФ с 1859 по 1867 г. Всего по этому проекту было заказано 26 кораблей, но построено только двадцать. Первые из них имели парусное вооружение шхуна, поэтому и вошли в историю как «канонерские шхуны», но более поздние вооружались баркентинной или барком. Вот и «Newport» имел вооружение трехмачтовой баркентины.

Длина корпуса судна составляла 44,2 м (по ватерлинии 39 м), ширина 7,7 м, осадка 3,96 м. Двигатель развивал мощность 325 л.с. и обеспечивал кораблю вполне солидную скорость 9,5 узла. Экипаж насчитывал 60 человек, а артил-

лерийское вооружение состояло из пяти пушек, среди которых главным было 68-фунтовое гладкоствольное орудие.

В качестве канонерской лодки «Newport» служил совсем недолго. 31 марта 1868 г. его перекалывали в исследовательское судно и отправили для проведения гидрографических работ в Средиземное море. Это было время, когда через пески Египта прокладывался Суэцкий канал, соединяющий Средиземное и Красное моря. Туда для производства необходимых промеров и был направлен «Newport».

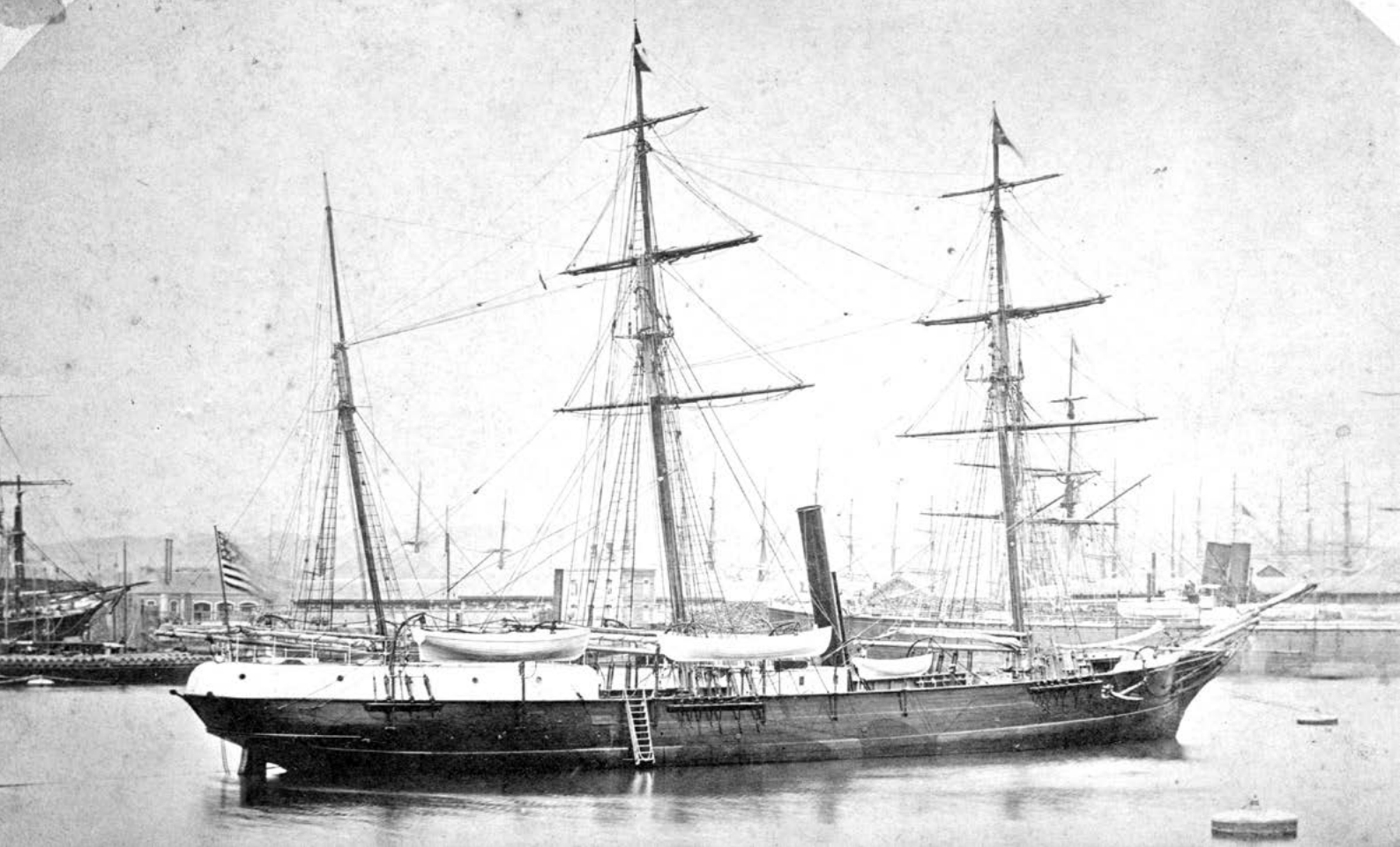
Интересно, что именно «Newport» стал первым судном, прошедшим по каналу после его официального открытия 17 ноября 1869 г. Во время торжеств, на которые со всей Европы съехались высокие гости, английская баркентина хитрым маневром, ночью, потушив огни, обошла сформированную для первого прохода колонну судов и встала во главе ордера.

Французская императрица, яхта которой «L'Aigle» должна была идти первой, не скрывала своего гнева, увидев впереди судно под английским флагом, но что-либо делать было уже поздно. В результате капитан баркентины Джордж Нейрс получил за эту авантюру официальный выговор и неофициальную благодарность Адмиралтейства за действия в продвижении британских интересов и демонстрации морского превосходства.

Открытие Суэцкого канала.

Первым в этой колонне судов идет «Newport»





ДВЕ «ПАНДОРЫ»

Весной 1881 г. «Newport» был выведен из состава военного флота и продан сэру Аллену Янгу. Тот прежде владел точно таким же судном, практически близнецом. У него была экспедиционная яхта, переоборудованная из канонерской лодки того же класса Philomel (1861 года постройки), вооруженная барком и носящая имя «Pandora». Янг использовал его в двух арктических плаваниях (в 1875 и 1876 гг.), занимаясь поисками следов пропавшей экспедиции Франклина, но потом продал ее в 1876 г. американцу Джеймсу Гордону Беннетту. Новому владельцу совсем не нравилось название барка, и он сразу же переименовал судно, назвав его в честь своей сестры — «Jeannette».

Командовал «Jeannette» Джордж Вашингтон Делонг, американец с французскими корнями, имевший большой опыт плаваний на китобойных парусниках. Именно он инициировал эту покупку Беннетта, директора «Нью-Йорк Геральд», предложив ему организовать экспедицию для поиска пропавшей шведской полярной экспедиции Норденшельда, а затем совершить плавание ни много ни мало к Северному полюсу.

8 июня 1879 г. «Jeannette» под американским флагом вышла из Сан-Франциско с экипажем из 32 человек. Барк направился в полярные воды через Берингов пролив. 10 сентября судно вмерзло в лед, и начался его долгий дрейф. Но наш рассказ не об этом путешествии. Отметим лишь, что после двух долгих лет 12 июня 1881 г. «Jeannette» затонула, раздавленная льдами. И вот ведь что интересно: одна «Pandora» («Jeannette») гибнет, и практически в это же время появляется «Pandora II» (бывший «Newport»).

«Pandora II» тоже стала яхтой. Она приобрела необходимый такому статусу лоск, на ней были оборудованы удобные, хорошо меблированные каюты. Казалось бы, что еще надо для встречи спокойной корабельной старости?

«Pandora» Аллена Янга.

Та, первая. Совершив две благополучные экспедиции в Арктику, погибнет во льдах под именем «Jeannette»

(Забегая вперед, скажу, что практически одинаковые парусники, чье рождение никак не было связано с плаваниями в Арктике, прославились именно как исследовательские суда высокоширотных экспедиций и погибли во льдах. Многие исследователи видят некое предначертание судьбы в имени, которое когда-то носили они оба.)

ЯХТА ВО ЛЬДАХ

В 1890 г. «Pandora II» в очередной раз сменила владельца. Яхту приобрел английский судовладелец Либурн-Пофам и назвал ее «Blencathra».

С мыслями о полярных плаваниях, решив использовать ее как экспедиционное судно, он принялся за очередное переоборудование. Корпус был значительно укреплен, толщина прочной дубовой обшивки достигла 27 дюймов, паровая машина была заменена более совершенной моделью.



Первое свое арктическое плавание в Карское море, к устью Енисея, «Blencathra» совершила в составе английской торговой экспедиции в 1893 г.

Либурн-Пофам на палубе «Blencathra»

Яхта обеспечивала организацию резервных складов для экспедиции Нансена на «Фраме», обследовала в 1896 г. более 3000 миль побережья между реками Обь и Печора.

Через некоторое время Либурн-Пофам продал свою яхту майору Эндрю Коутсу, и в 1898 г. она совершила очередную арктическую экспедицию в районе Новой Земли и Шпицбергена. Один из его гостей натуралист Брюс с восторгом писал: «Это чисто яхтенный круиз и роскошная жизнь, полная приключений». Однако в ходе плаваний не забывались и научные цели путешествия: измерение температуры и солёности воды, метеорологические наблюдения велись постоянно.

РУССКАЯ СТРАНИЦА

Таким образом, лейтенант Георгий Львович Брусилов приобрел в 1912 г. экспедиционную яхту с богатой историей и удачным опытом нескольких арктических плаваний. Несмотря на солидный возраст судна, это был хороший выбор. Крепкое, с днищем, обшитым медью, хорошей паровой машиной, исправным рангоутом и достаточным количеством комфортабельных кают с паровым отоплением, оно было практически готово к новой экспедиции. Баркентину называли «Святая Анна» — в честь Анны Николаевны Брусиловой, которая финансировала плавание.

Во время перегона из Англии в Петербург парусник показал прекрасные мореходные качества. Интересно, что Георгий Львович упорно называл «Святую Анну» шхуной, и вслед за ним ее так стали называть практически все. Уже это обстоятельство может ввести некоторых исследователей в заблуждение. Но стоит помнить, что с самого рождения она была баркентиной: на фок-мачте парусник нес прямые паруса.

Летом 1912 г. многие петербуржцы любовались красивой трехмачтовой яхтой, замершей на якоре на Неве. На борту кипела работа — судно загружалось всем необходимым для долгого путешествия.

28 июля 1912 г. «Святая Анна» вышла в свое последнее плавание. Так как кроме исследовательских целей планировался и зверобойный промысел, на носу судна были установлены две гарпунные пушки. На борту «Святой Анны» в нача-

«Blencathra» у берегов Шпицбергена.

*Рисунок с фотографии из книги
Хелен Пул «Polar Gleams»*



ле пути вокруг Скандинавии было три пассажира, взятых в качестве туристов. Посетив несколько портов Дании и Норвегии, яхта добралась до Александровска-на-Мурмане. Первоначальные планы захода в Архангельск были отменены из-за явной задержки по времени.

В маленьком северном порту «Святая Анна» пополнила запасы угля, воды и продовольствия. Здесь от участия в экспедиции отказались несколько членов экипажа, поставив командира в очень сложное положение. Но как бы там ни было, 28 августа «Святая Анна» взяла курс к проливу Югорский Шар. Выйдя из него в Карское море, судно встретило тяжелые льды и вскоре было затерто ими. Начался долгий дрейф.

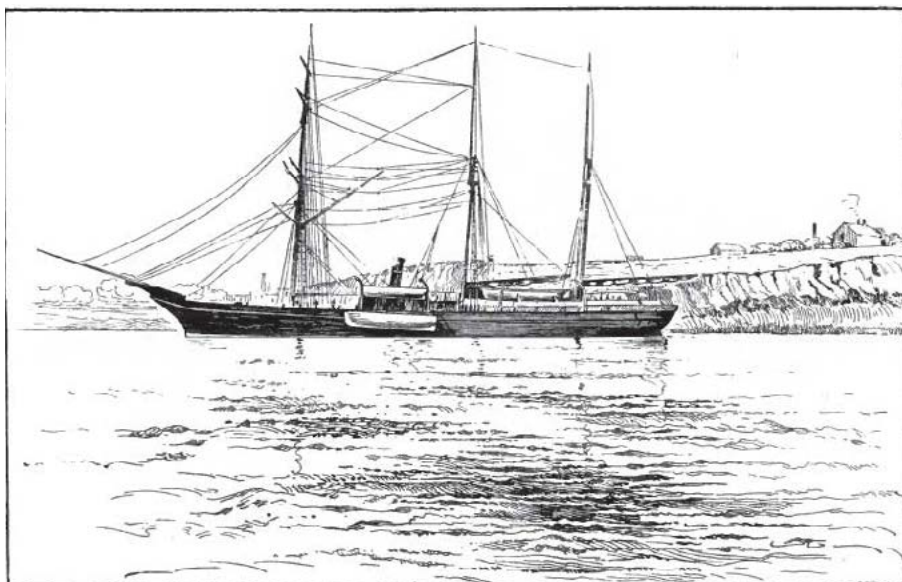
В плену льдов

Скованную льдами «Святую Анну» уносило на север. Все дальше и дальше. Дрейф в этом направлении продолжался и через год. Зимовка выдалась очень тяжелой: практически вся команда страдала от серьезной болезни, обострились отношения между людьми. Лето не принесло долгожданного освобождения — судно оказалось далеко на севере между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа. И хотя среди льдов появлялись разводья, а дрейф временами шел в западном направлении, судно так и не удалось вырваться из плена.

Разлад отношений в экипаже усилился до такой степени, что штурман Валериан Иванович Альбанов попросил Брусилова освободить его от обязанностей, а позже обратился с просьбой разрешить покинуть судно.

Запасы продовольствия таяли, ближайшая суша — Земля Франца-Иосифа — становилась все дальше и дальше, и еще одна зимовка полным экипажем становилась практически невозможной. Поэтому неудивительно, что инициатива Альбанова добираться до земли пешком нашла поддержку у многих членов экспедиции.

Известно, что в результате экипаж разделился, и часть участников экспедиции отправились по льдам на юг. Ими были взяты письма, дневники наблюдений, копия судового журнала. Именно благодаря этой партии мы знаем местоположение «Святой Анны» на 10 апреля 1914 г., когда Альбанов с 13 спутниками покинул ее. Судно на тот момент было в целостности и сохранности.



Тайна Арктики

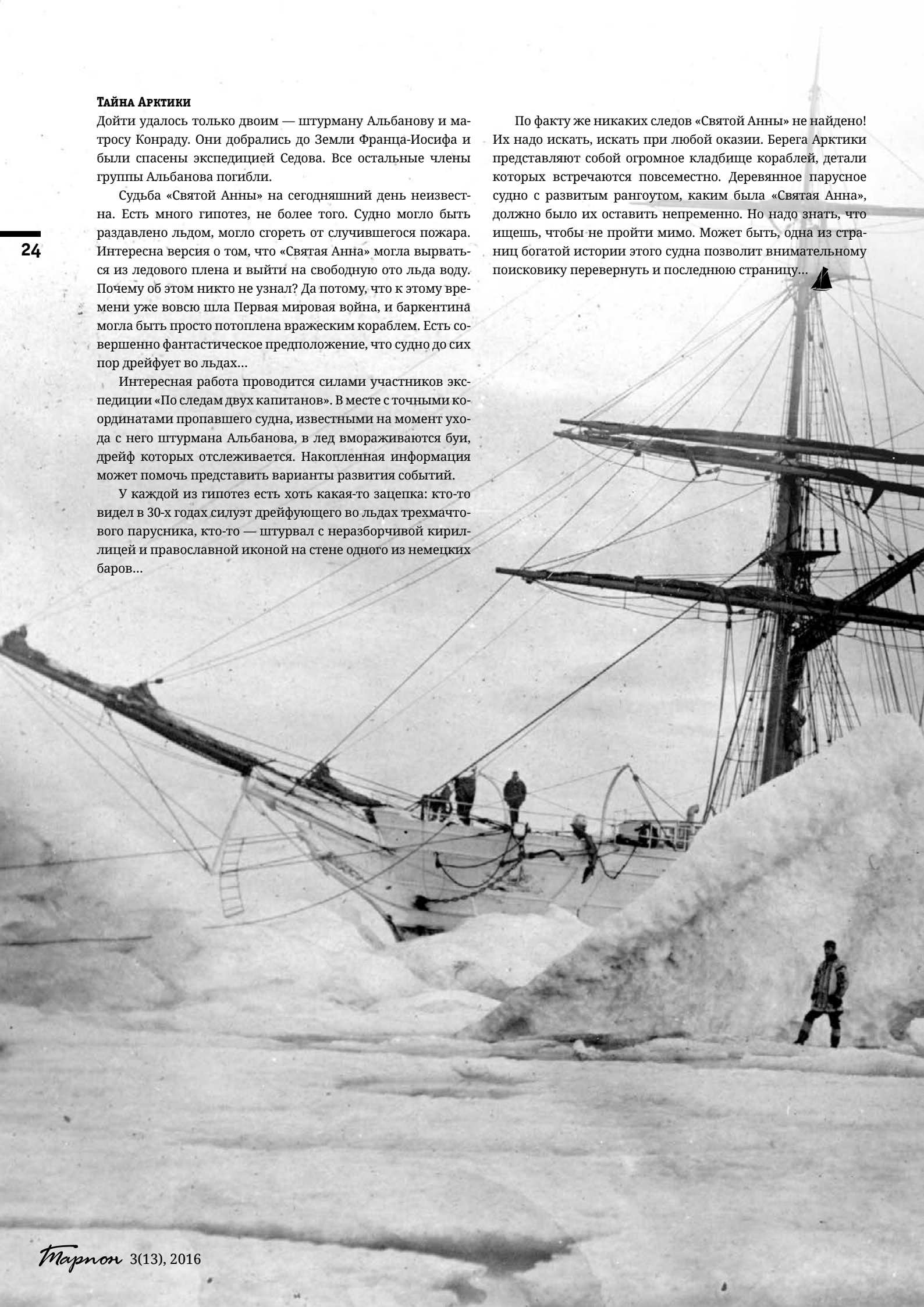
Дойти удалось только двоим — штурману Альбанову и матросу Конраду. Они добрались до Земли Франца-Иосифа и были спасены экспедицией Седова. Все остальные члены группы Альбанова погибли.

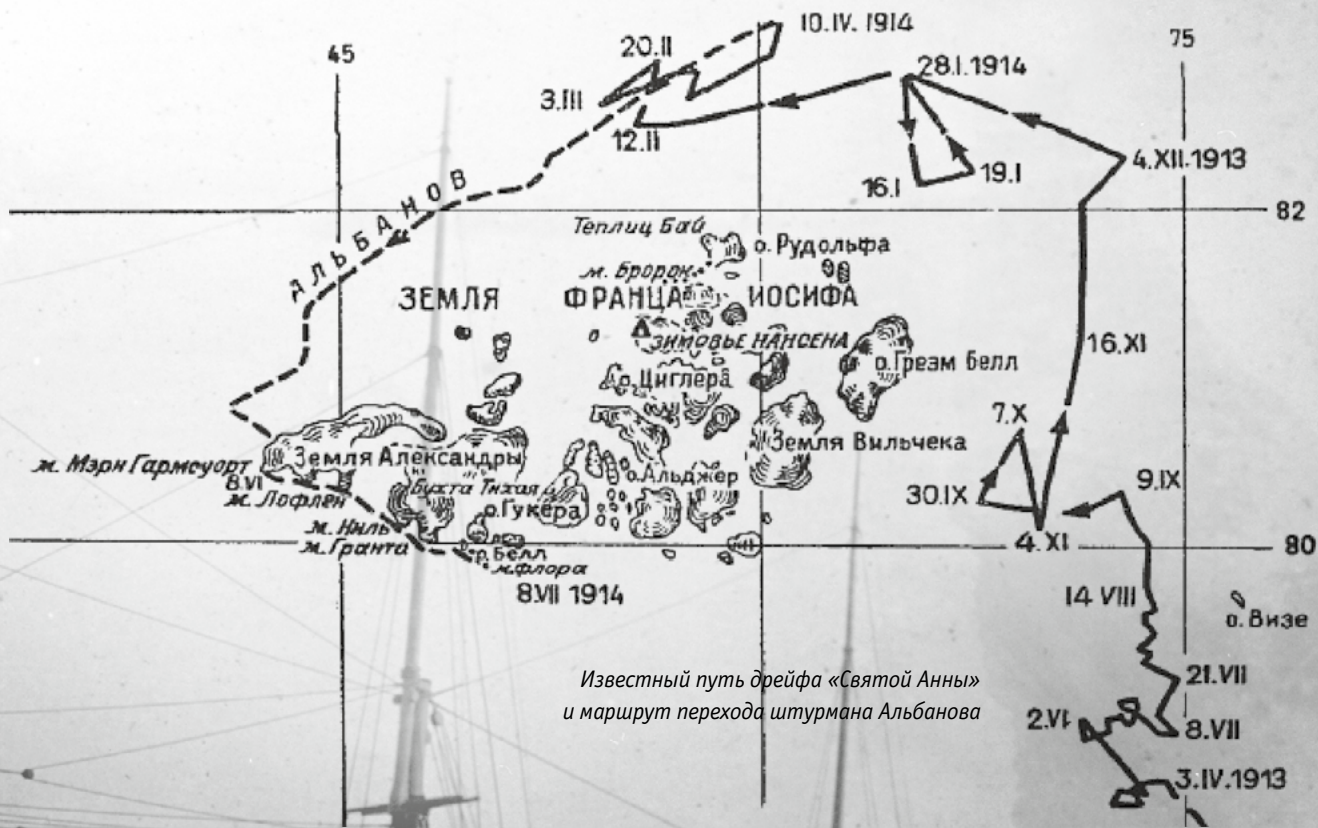
Судьба «Святой Анны» на сегодняшний день неизвестна. Есть много гипотез, не более того. Судно могло быть раздавлено льдом, могло сгореть от случившегося пожара. Интересна версия о том, что «Святая Анна» могла вырваться из ледового плена и выйти на свободную ото льда воду. Почему об этом никто не узнал? Да потому, что к этому времени уже вовсю шла Первая мировая война, и баркентина могла быть просто потоплена вражеским кораблем. Есть совершенно фантастическое предположение, что судно до сих пор дрейфует во льдах...

Интересная работа проводится силами участников экспедиции «По следам двух капитанов». В месте с точными координатами пропавшего судна, известными на момент ухода с него штурмана Альбанова, в лед вмораживаются буи, дрейф которых отслеживается. Накопленная информация может помочь представить варианты развития событий.

У каждой из гипотез есть хоть какая-то зацепка: кто-то видел в 30-х годах силуэт дрейфующего во льдах трехмачтового парусника, кто-то — штурвал с неразборчивой кириллицей и православной иконой на стене одного из немецких баров...

По факту же никаких следов «Святой Анны» не найдено! Их надо искать, искать при любой okazji. Берега Арктики представляют собой огромное кладбище кораблей, детали которых встречаются повсеместно. Деревянное парусное судно с развитым рангоутом, каким была «Святая Анна», должно было их оставить непременно. Но надо знать, что ищешь, чтобы не пройти мимо. Может быть, одна из страниц богатой истории этого судна позволит внимательному поисковику перевернуть и последнюю страницу...





25

Известный путь дрейфа «Святой Анны»
и маршрут перехода штурмана Альбанова



На фотографии американское судно «Биг», затертое во льдах канадской Арктики.
Наверное, так выглядела и «Святая Анна» во время своего плена