

Сергей К. Данилов

# *Сад Шкроева*

люди и судьбы



Сергей Данилов

**Сад Шкроева. Люди и судьбы**

«Издательские решения»

**Данилов С. К.**

Сад Шкроева. Люди и судьбы / С. К. Данилов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-853870-4

Документальная повесть о Саде Шкроева в городе Томске, людях, причастных к его созданию, их непростых судьбах. В тексте представлено около двухсот фотографий и документов.

ISBN 978-5-44-853870-4

© Данилов С. К.  
© Издательские решения

# Содержание

Предисловие	6
ГЛАВА 1	9
Конец ознакомительного фрагмента.	18

# **Сад Шкроева Люди и судьбы**

**Сергей К. Данилов**

© Сергей К. Данилов, 2017

ISBN 978-5-4485-3870-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Предисловие

Городская усадьба с просторным домом на большую семью, в котором на протяжении многих лет живут вместе несколько поколений, с обширным, прилегающим к дому садом, цветником в палисаднике, клумбами в зелёном уютном дворике, играя в котором подрастают дети, на протяжении нескольких последних десятилетий постепенно исчезала с карты Томска, и к сегодняшнему дню сошла практически на нет.

В то время как в начале двадцатого века в таких усадебных частных домах проживало почти всё городское население, а до середины 50-х годов, хотя уже и в более стеснённых условиях, – преобладающая часть жителей города.

На страницах книги делается попытка документально воссоздать историю одной такой семьи, выстроившей дом в Томске, посадившей вокруг него замечательный сад, ставший на многие годы украшением города, и в течение пяти поколений здесь жившей.

В 40—90 годы прошлого века усадьба была известна под именем «сад Шкроева».

Хотелось увидеть сад Шкроева в развитии, может быть даже на уровне идеи, мечты его создателей, собрать истории, с ним связанные, попытаться соединить материалы семейного архива: письма, открытки, фотографии, документы в целостный, непрерывный поток времени.

При этом более всего внутреннюю необходимость создания такого описания можно ощутить благодаря строкам поэтического дневника девушки, проведшей в доме с садом почти всю свою жизнь

*«Встаёт ласкательно и дружно бывшее счастье и печаль,  
И лжёт душа, что ей не нужно того, что так безумно жаль».*

О подобном чуде, должно быть, мечтала в тяжёлые времена Марина Цветаева, написав: «За этот ад, За этот бред Пошли мне сад На старость лет».

Судьба вела создателей сада Шкроева по очень непростому маршруту через революции, войны, ранения, болезни, многолетнее бездомное существование, от которого у многих других опускались руки. На долю продолжателей их дела также выпало немало разного рода испытаний, а главное, очень-очень много работы, благодаря которой только и возможно сохранять и преумножать красоту нашего мира. Ту самую, которая его всё-таки спасает.

Определим основной круг лиц, причастных к созданию сада Шкроева, его многолетнему процветанию в Томске, о ком далее пойдёт речь:

Алексей Иванович Шкроев (1904—1977), его жена Галина Станиславовна Майковская (1909—1988), их дочь Лия Алексеевна Симакова (1931—2004).

Родители Г. С. Майковской: отец – Станислав Клементьевич Майковский (1881—1937), мать – Мариамна Семёновна Майковская (в девичестве Сапицкая) (1882—1969).

Родители А. И. Шкроева: отец – Иван Иванович Шкроев (1877—1951), мать – Валентина Евграфовна Шкроева (1887—1975).

Сестра М. С. Майковской – Лидия Семёновна Островская (1883—1957), её первый муж Александр Александрович Островский (1885—1915), сын Сергей Александрович Островский (1905—1929), второй муж Валериан Аркадьевич Седмиградский (1877—193х)

Брат И. И. Шкроева – Сергей Иванович Шкроев (1882—1956), его жена Мария Капитоновна, их сын Владимир Сергеевич Шкроев (1916—1988).

К началу двадцать первого века фамилия «Шкроев» оказалась для Томска настолько редкой, что, к примеру, в городском телефонном справочнике за 2005 год она попросту отсутствует. На некоторое время как бы исчез из памяти сад Шкроева, забылось даже место, где он

был расположен. В 1991 году известнейший томский краевед Витольд Славнин писал в книге «Томск сокровенный»:

*«... Та же печальная участь постигла и плодовый сад „второго среди равных“ – А. И. Шкроева... Многие годы он совмещал преподавание в томских вузах со страстным увлечением садоводством, нередко выступая достойным конкурентом Перова (известный томский садовод). Но пришла смерть и взяла с собой не только Алексея Ивановича, но и возделанный им участок. Сейчас и не вспомнить, где находились „шкроевские делянки“; только приблизительно указывают некоторые томищи: где-то на чётной стороне улицы Белинского, на подъёме к елани. Такая вот получается история».*

Печальное предположение. Однако стоит в нынешние времена Интернета набрать в поисковике фамилию «Шкроев», как вдруг, точно по волшебству, начинают всплывать факты и картины жизни, которая вроде бы давно и навсегда канула в Лету.

Т. Могильницкая, зам. редактора многотиражки «За кадры» Политехнического института вспоминает: *«Редактором газеты был начальник военной кафедры Сергей Фёдорович Родионов, а с 1944 г. – проректор института Анатолий Петрович Казачек. В редакции работали зав. кафедрой геодезии Борис Иванович Большанин, математик Алексей Иванович Шкроев — известный в городе садовод, очень эрудированный и остроумный человек...».*

Ветеран Томского электромеханического завода пишет, что в цех, начальником которого был В. И. Николаев (впоследствии главный инженер ТЭМЗа), в военные годы часто приходил «инженер из Политехнического Шкроев».

Интернет-текст «Черепичная, пять» содержит строки: *«Кусок двора с южной стороны дома, граничивший с соседней усадьбой, именовался „Задом“. Там стараниями бабы Тани вскоре появился садик: бузина, кусты малины, жимолость и даже яблонька, так называемая ранетка. Пытались эту яблоньку привить, операцию провёл опытный садовод-любитель Шкроев. Но дворникова коза обглодала ствол, бабушка Таня умерла. Новые побеги пошли от корня дички и благополучно разрослись в ветвистое деревце. Эта яблонька прожила где-то до шестидесятых, по весне радуя глаз и нос пышной кипенью белого цвета...».*

Пожалуй, более всего в Сибири фамилия Шкроевых оказалась известна в Омске, где имела «шкроевская церковь», а также в небольшом городке Новосибирской области Куйбышеве (прежде Каинск Томской губернии), где также была своя «шкроевская церковь» и даже «шкроевский банк».

В Каинске проживал известный своей благотворительностью купец I гильдии Иван Васильевич Шкроев. Вот что сообщает современный сайт KainskSib.ru об этом человеке и его жене:

*Шкроев Иван Васильевич (1837—1896) – купец I гильдии, церковный староста, городской голова... Иван Васильевич был известен своей благотворительностью. В разные годы он жертвует 20000 руб. на строительство богадельни, будучи церковным старостой Спасского собора жертвует 3000 руб. на его благоустройство. Согласно его завещания 60000 руб. было пожертвовано на строительство Иоанно-Предтеченской церкви и 29000 руб. на содержание её причта. А также 20000 на городской банк. Построенный согласно завещанию городской банк носил название «Шкроев банк».*

*Шкроева Александра Ивановна (1846 – 1921), купеческая I гильдии вдова, почётная блюстительница Каинского 2-го приходского мужского училища. Передала городской думе 20 тыс. рублей, завещанных её покойным мужем на учреждение в Каинске городского банка. В 1903—1904 гг. построила церковь Иоанна Предтечи. Построила и содержала на свои средства 2 богадельни, гимназию ((1897 г.) – школа №1), церковно-приходскую школу (1906) на Большой Набережной (Свердлова, 34 – б. Станция юных техников). Проживала в собственном 1-эт. деревянном доме с подвалом, построенном в 1912 г. на Базарной улице (Куйбышева, 22 – детский тубдиспансер), после революции – на Московской улице (Краскома, 33.) Скончалась 22 апреля 1921 г. в возрасте 75 лет от воспаления лёгких.*

В современном Куйбышеве существует туристический маршрут к дому купца Шкроева, восстановлена и действует церковь Иоанна Предтечи.

Известно, что Алексей Иванович Шкроев был родом из Каинска. В начале 20-х годов его отец Иван Иванович Шкроев и дядя Сергей Иванович с семьями переехали в Томск, где в 1922 году Алексей Шкроев поступил в Томский университет, став студентом физико-математического факультета.

## ГЛАВА 1

Начнём рассказ с того, что 4 июля 1930 года Алексей Шкроев, молодой человек двадцати шести лет от роду, выпускник Томского университета, находясь по делам службы в Москве, купил открытку треста «Мосрекламсправиздат» с изображением Петровки (№1), намереваясь послать её родителям в Томск.



№1 Почтовая карточка, Москва, Петровка, 1930г.

*Слева восточный фасад Большого театра, справа – универмаг Мосторга (бывший «Мюр и Мерилиз»), построенный в 1909 г. арх. Р. И. Клейном.*

В семье было правилом из деловых поездок сообщать родственникам о пути своего следования, посылая из самых разных мест весточки на открытках или в коротеньких письмах, часто с фотографиями.



№2 Почт. Карточка, г. Балашов, 1916

Так, по дороге на фронт в 1-ю мировую войну отец Алексея, Иван Иванович Шкроев, прислал открытое письмо (№2) следующего содержания: *«Алёша! Шлю тебе открытку со станции Балашов. Прибыли 27-го февраля в 3 дня. Едем на Царицын. Привет всем от меня, а маме особенный. Здесь тепло на улице есть лужи воды. Едем в товарных вагонах. На станции в лавках продаются интересные вещи, но послать трудно – от города до станции 2 версты. Город небольшой и говорят очень грязный. Будь здоров.*

Адрес: Сибирь г. Каинск Томской губернии Алексею Ивановичу Шкроеву.

Ещё до рождения сына и даже до свадьбы, в 1903 году, будучи в Нижнем Новгороде по торговым делам на ярмарке, Иван Иванович сфотографировался и прислал своей невесте Валентине Евграфовне Антоновой фотографию (№3):



№3 И. И. Шкроев в Нижнем Новгороде, 1903г.

Алексей надписал свою открытку в Москве, а отправить смог, судя по штампу, лишь с вокзала Вологды.

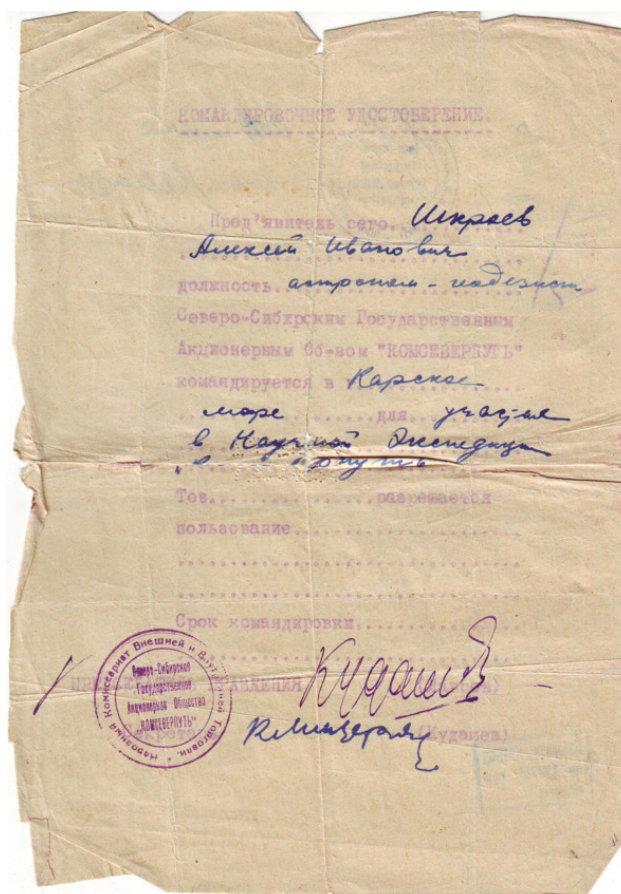
*Дорогие папа и мама!*

*Еду в Архангельск. В Москве не нашёл времени для написания письма. Пришлю из Архангельска. Из Москвы выезжаю сегодня 4 июля в 22—30. Адрес: Томск, Заливная 21 кв. 2 Шкроеву Ив. Ив.*

Общество КОМСЕВМОРПУТЬ, в то время Северо-Сибирское акционерное общество торговли и промышленности «Комсевморпуть», основанное в 1928 году в Новосибирске, направило его в командировку.

Необходимо было перегрузить приборы, привезённые из Новосибирска и Томска, на поезд, уходящий в Архангельск, согласовать вопросы программы в Астрономическом институте, самым тщательным образом всё проверить. В предстоящем путешествии любая мелочь могла оказаться невозможной, делая невозможным выполнение главной задачи, важность решения которой для будущего прекрасно осознавали и руководители общества «Комсевморпуть» и сам выпускник Томского университета Алексей Шкроев.

В удостоверении (№4), лежащем в кармане молодого специалиста, был проставлен экзотический пункт назначения командировки: Карское море.



№4 Командировочное удостоверение, 1930г.

Из Архангельского порта ему предстояло пуститься в плавание на борту парохода, носившего куперовское название «Зверобой», в качестве астронома-геодезиста через Белое, Баренцево и Карское моря.

В обязанности астронома входили наблюдения за звёздным небом по всей трассе Северного морского пути от Архангельска до Таймыра, с целью сбора данных для разработки новой навигационной системы полярной авиации, создаваемой, разумеется, без орбитальных спутников, космической связи и прочих атрибутов новейшего времени.

Задача имела стратегическое значение.

Как покажет в скором будущем папанинская эпопея, авиация является необходимым условием освоения Северного морского пути. В свою очередь сама авиация без надёжной системы ориентации на бескрайних ледяных пространствах Северного Ледовитого океана и занесённой снегом береговой линии обречена на нескончаемые героические жертвы.

Летом 1930 года из Архангельска и Мурманска вышли в плавание несколько караванов судов с самыми разными заданиями.

Важнейшей считалась экспедиция Отто Юльевича Шмидта, которой впервые в истории арктического мореплавания удалось тогда на ледоколе «Георгий Седов» пройти в северные районы Карского моря к западным берегам Северной Земли и высадиться на ней.

Открытие Северной Земли было совершено русской «Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана» на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в начале XX века. Базируясь во Владивостоке, экспедиция за три года выполнила детальную гидрографическую опись от мыса Дежнева до устья Лены и соорудила на побережье навигационные знаки. В 1913 г. перед экспедицией была поставлена задача продолжить гидрографическую опись до Таймырского полуострова и при благоприятных условиях совершить сквозное плавание по Северному морскому пути до Мурманска.

Но мыс Челюскина оказался блокирован тяжёлыми льдами. Тогда было принято смелое решение обойти льды с севера. Никто не думал, что на этом пути моряки сделают крупнейшее географическое открытие XX в.

Это случилось ранним утром 3 сентября 1913 года. «Я стоял на мостике, — рассказывает участник экспедиции врач Л. М. Старокадомский, — и смотрел на разбитый редкий лёд, в котором пробирался наш „Таймыр“... И вдруг впереди, немного вправо от курса, я стал различать смутные очертания высокого берега... По мере того как корабль приближался к новой земле, вид берега становился всё внушительнее. Открывались высокие, до 500 м, горы, круто спускавшиеся к морю». «Таймыр» и «Вайгач» прошли вдоль восточного берега открытой суши почти до её северных пределов, где были остановлены непроходимыми льдами.

Открытая, но не исследованная суша позднее была названа Северной Землёй.

В 1930 году экипаж «Седова» в качестве первопроходца, ступившего на Северную Землю, давал названия составлявшим её островам — к Большевику, Октябрьской Революции, Комсомольцу и Пионеру добавились остров Шмидта, Воронина и ряд других.

В то же самое время шхуна «Зверобой» исследовала на Таймыре устье реки Пясины.

Данный район Таймырского полуострова имел стратегическое значение для проекта промышленного развития российского Крайнего Севера.

На северную оконечность Сибири в район Норильска прежде было организовано несколько арктических экспедиций, в том числе геологических. Определяющую роль для региона и всей последующей истории страны сыграли исследования Н. Н. Урванцева, которые проводились в начале 20-х годов. В 1922 году его экспедиция провела замеры Пясинской водной системы и открыла путь из Карского моря до реки Норилки.

В 1923 году были открыты и разведаны месторождения горы Рудной Угольного ручья, близ современного города Норильска, а в 1924-м произведена пробная добыча руды, доставленная в Ленинград для опытной плавки. Анализ показал высокое содержание никеля и платины. Однако дальнейшая разработка месторождения была затруднена в связи с нехваткой средств. Работы продолжились в 1929 году. Хотя водный путь из Норильска в Карское море был известен, дело стопорилось из-за опасности его в устье.

«Зверобой» делал в том сезоне попытку разыскать подходящий фарватер из Карского моря в реку, который с проведением реконструкции мог бы сделать реку Пяси́ну судоходной, однако при этом сам наткнулся на неизвестную каменную морскую гряду и, получив пробоину, затонул. В итоге водный маршрут через Пяси́ну был признан неэффективным, а для связи Норильска с возведённым на Енисее портом Дудинка впоследствии построили железную дорогу Норильск – Дудинка.

Что же касается срочности выполнения командировочного задания А. И. Шкроева, реальная история полярной авиации начиналась именно в это время: в конце 20-х – начале 30-х годов. В 1929 году на Игарскую протоку приводнился первый гидросамолёт, ведомый лётчиком Борисом Чухновским. Летом 1932 года беспосадочный перелёт от Красноярска до Игарки на самолёте «Дорнье-Валь» был осуществлён за 10 часов.

Теоретические основы нового способа навигации были разработаны профессором Томского университета Н. Н. Горячевым тоже в конце 20-х годов.

В декабре 1928 года в Ленинграде профессор Горячев прочёл на 4 съезде астрономов РСФСР доклад «Подбор певцовских пар звёзд для разных географических широт», летом того же года его студент Шкроев проходил практику в Пулковской обсерватории, апробируя теорию в стационарных условиях.

Для применения нового метода необходимо было предварительно произвести фиксирование параметров (звёздные пары Певцова) на протяжении Северного морского пути, чтобы затем посредством большого числа вычислений создать достаточно простые таблицы, при помощи которых, с использованием специальных радиосигналов, передававшихся круглосуточно (к 1930 году на протяжении Западной части Северного морского пути до Таймыра включительно построено 19 радиостанций), а также знания точного времени, штурман самолёта в полёте мог достаточно быстро определять собственные координаты.

Первоначально Шкроеву предлагали даже «лететь на аэроплане», непосредственно из кабины фиксируя астрономические параметры Арктики, но технически это было неосуществимо, поэтому он отказался от явной авантюры, предпочтя ей тоже весьма непростое морское путешествие в арктических широтах.

Сохранилась записка Алексея Шкроева его томской знакомой Галине Майковской от 7 мая 1930 года, переданная по случаю со знакомыми из Новосибирска, где он в то время работал в Комсевморпути, одновременно являясь студентом 5 курса, дипломником физико-математического факультета.

*Галка!*

*Я задержусь в Н-ске (Новосибирске) на неопределенное время. С учреждением (имеется в виду КОМСЕВМОРПУТЬ) дело обстроит неважно:*

*Мой инструмент передали в другое учреждение на 1 год.*

*Хотели послать на аэроплане. Я отказался.*

*Предлагают работать с другим, менее точным инструментом. Я отказываюсь вплоть до увольнения.*

*Отчёт не закончил. Свой адрес не знаю (забыл № дома) спроси у мамы (имеется в виду В. Е. Шкроева). Только не №60 — это старый номер (кажется, 57).*

*Напишу письмо потом. Пиши до востребования.*

7.V.1930

Из командировки Алексей смог писать Галине письма уже более пространные.

*Милая Галя!*

*Прости, но раньше этого у меня не было времени написать тебе письмо. Да и сейчас пишу с невероятным трудом на ходу поезда, где-то за Омском. Качает ужасно. Не знаю, поймешь ли? Чтобы не разбрасываться, постараюсь восстановить ход событий с самого начала.*

*Из Томска я уехал не в 8, а в 13 часов. Если было бы известно заранее о таком позднем отходе парохода, то, уж будь уверена, я забежал к тебе проститься еще раз. Сейчас в уме проходят чередой события последних суток нашего совместного пребывания и я как-то невольно грущу о том, что незабываемые часы промелькнули так быстро.*

*К сожалению, на свете существует суровый закон необходимости и я, как и все, должен ему подчиняться. Вернусь, однако, к хронологии, а потом уже буду позволять себе лирические отступления.*

*На пароходе до Новосибирска проехал великолепно. Дело в том, что тотчас после отхода «КИМа» от пристани, я узнал, что есть свободная каюта, оставшаяся от брони Окрисполкома. Не медля ни минуты, пошел к начальнику, тому самому, который разрешил мне погрузиться вне очереди на пароход, «подчалил» к нему, и в результате через 10 минут уже покачивался на койке каюты №6.*

*Моими спутниками оказались несколько знакомых, я, конечно, был очень обрадован: до Новосибирска доехали весело и незаметно. Среди знакомых оказался мой приятель Егоров – пианист Томской радиостудии. Он сыграл массу классических вещей и, помимо доставленного большого удовольствия пополнил мое музыкальное понимание исполненных вещей – давая краткие объяснения. Но я никак не мог полностью сосредоточиться на музыке. Поддавался очарованию какой-либо прелюдии, а мысли уносились к тебе, вспоминая прошедшее и предвкушая радость новой встречи. Но, мечты были прерваны приездом в Н-ск, куда я приехал поздно вечером 25. VI. На следующий день с утра направился в «Комсевпуть». Там моему приезду были очень рады. И удивились, что так скоро явился на их телеграфный вызов. По секрету говоря, я выехал из Томска до получения телеграммы. Этот день прошел у меня в невероятной беготне. Дело кончилось тем, что я с моим начальником гидрографом Петранди полуночным экспрессом отбыл – куда ты думаешь? – в Москву. Я конечно никак не полагал, что мне придется провести в этом году день – два в красной столице. Что же, я очень, и очень рад.*

*Не могу не остановиться на сцене отъезда из Новосибирска. Часа в 4 дня мы с начальником заказали носильщикам два билета. Он поехал домой, предупредив меня, что явится на вокзал за 15 минут до отхода экспресса. За 15 минут явился не он, а я. С трудом разыскал носильщиков бегом побежавших в багажную кассу сдавать мой багаж, и по дороге заметил подозрительную телегу с не совсем обычным багажом. Спрашиваю: не Петранди ли это багаж? Оказалось, да, но его самого нет, еще не приехал. С невероятным трудом уговорил принять багаж, т.к. погрузка уже закончилась. Дают два звонка, я, как сумасшедший, мчусь к своему вагону и о ужас!... моего спутника нет.*

*Явился он в самый последний момент и пьяный до невозможности, сев на ходу поезда. Далее управляемся с вещами. Вернее управляюсь я, а он стоит и покачивается. Наконец, сели. Он достает чемоданчик, вынимает бутылку накрепчайшего вина и начинает заниматься угощением спутников. В общем, мы с ним угомонились в вагоне самые последние.*

*Наговорил он мне массу любезностей. Говорит, что для начала карьеры мне подвернулась весьма удачная поездка, о коей некоторые мечтают долгое время, но их мечтам – увы, так и не суждено сбыться. Дело в том, что в задачу нашей экспедиции входит нанесение на карту земли, которая не отмечена пока ни на одном глобусе, ни на одной карте. Для выполнения этой задачи я полечу на аэроплане с Чухновским. Тем самым Чухновским, который так прославился при розыске экипажа погибшего дирижабля «Италия». Там я сделаю астрономические определения, а затем произведем аэрофотосъемку. Между прочим, пойдем не на «Белухе», а на ихуне «Зверобой». Осенью вернемся в Мурманск, а не в Архангельск.*

*Буду бесконечно рад, если ты к моему возвращению напишешь письмо по адресу: «Мурманск ихуна «Зверобой», мне, и бесконечно счастлив, если в этом письме будет твоя фотокарточка. Кончаю. Надеюсь, что разобрала написанное. Целую крепко, крепко. Твой Алексей.*

## 1930. VI

Думается, такое письмо из Томска было написано и фотокарточка послана тоже, однако Алексей их совершенно точно не получил, ибо шхуна «Зверобой» не вернулась ни в Мурманск ни в Архангельск ни осенью 1930 года, ни позднее, она погибла, наскочив на рифы в Карском море, но никто, конечно про то в июне не догадывался. Хотя знай Алексей, что его начальник гидрограф Петранди, человек пьющий и вследствие чего не очень организованный, станет капитаном «Зверобоя», надежды его, конечно, не были бы столь оптимистичными. В конце следующего письма, при расставании кораблей-побратимов «Белухи» и «Зверобоя» в уже неким мистическим образом вдруг прозвучали слова о будущих невзгодах, как о чем-то совершенно предопределенном и даже неотвратимом. Письмо написано в июле 1930 года Алексеем Шкроевым на борту «Зверобоя».

*Галя! Много дней тому назад я отправил тебе открытку в которой обещал написать письмо. Как видишь, до сего времени не собрался. Ты наверное полагаешь, что я давно катаюсь по волнам Ледовитого океана – ничего подобного. Стоим в Архангельске и еще будем стоять очень долго т.к. наш пароход не обеспечен продуктами, а когда их получим неизвестно. Может быть, продовольствие будут высылать из Москвы. Если выяснится, что эта процедура займет много времени, то мы пойдем на Новую Землю – отвезем промысловиков, а затем вернемся в Архангельск за продовольствием, после чего сможем пойти в Карское море промышленать белуху.*

*Сейчас я на сутки уезжал на нашем пароходе «Зверобой» вёрст за 25 грузить дом. В настоящее время возвращаемся в Архангельск. Письмо пишу на ходу парохода. Писать не совсем удобно, так как моя каюта располагается около машины, а потому немного трясёт. Но ничего, не буду откладывать до Архангельска с тем, чтобы в Архангельске сразу отправить это письмо. Если выяснится, что простои очень долго, то чего доброго я сумею получить от тебя письмо, если пошлешь специальной почтой.*

*С момента выезда из Томска у меня много новых впечатлений, хочется ими поделиться с тобой, но это физически невозможно. Постараюсь отметить основные вехи. О дороге я тебе уже писал. Теперь начну с Москвы.*

*В Москву мы приехали утром. Отделались от багажа т.е. отдали на хранение и отправились с капитаном в город. Чтобы лучше посмотреть город мы не поехали на трамвае, а дошли с вокзала до центра, где помещается представительство «Комсеверпуть», пешком. Целый день пробежали по разного рода учреждениям, опомнились часов в 11 вечера. И сообразили, что мы еще не устроились с ночлегом, а в Москве это не так-то просто, тем более в дни Съезда, когда все гостиницы заняты. Мой спутник наше выход: звонит по телефону в «Европу» и говорит от имени нашего представительства: приготовить немедленно два номера для участников полярной экспедиции. И каково же было мое удивление – комнаты действительно были предоставлены.*

*Устроившись и приведя себя в порядок, мы спустились вниз, в ресторан, ужинать. Ресторан оказался очень шикарным, рассчитанным на иностранцев, которые преимущественно проживают в этой гостинице. Меня очень удивило, что здесь совершенно запросто танцуют фокстрот. Правда русские этим не занимаются – больше американки, и с большим умением.*

*Следующие дни (3) провел в непрерывной беготне по городу по делам так, что побывать в музеях не смог, что меня очень огорчает. На второй день встретил знакомых томичей-студентов Арцимовича и Воробьева – они здесь на практике. Встретил их уже вечером на набережной около Кремля. Вечер провели вместе. Ездили в парк культуры и отдыха.*

*Из Москвы уехать не так-то просто: большая канитель с получением билетов. Люди простаивают днями в очередях. Я немного схитрил и на получение билета потратил*

30 минут. При посадке в Москве повторилась та же история, что и в Новосибирске т. е. капитан явился в последнюю минуту перед отходом поезда и, конечно, пьяный.

На этот раз нашими попутчиками оказались профессор и журналист. Они отправляются на Север изучать лопарей с тем, «чтобы потом написать путевые очерки и подзаработать на этом деле». Профессор оказался феноменальным циником – всю дорогу рассказывал самые невероятные истории к великому смущению женицин из соседнего купе. Это продолжалось бы невероятно долго, если бы мой спутник его не срезал, сказав, его от этих история с души воротит.

Ярославль, Вологда пролетели быстро и вот мы в Архангельске. Вокзал находится на противоположной стороне реки. И в город попадают на пароходе «Москва», который, кстати говоря, здорово запаздывал. Наконец мы в городе. Оставляем вещи на хранение, а сами налегке отправляемся отыскивать место стоянки нашего судна. Это оказалось не так-то просто, т.к. город при своих трех кварталах имеет невероятную длину. Одних причальных оборудованных набережных 25 вёрст. Вот попробуй здесь найти свой «Зверобой» среди сотен других судов. Место стоянки узнали случайно от знакомого капитана: оказалось на другой стороне города, на острове Соломболо. Наконец мы на палубе, где нас радушно встречает команда и три симпатичных пса. Один из них, Мишка, мой любимец. Он правильно назван Мишкой, т.к. сильно напоминает медвежонка и отличается от него хвостом. Ужасно симпатичная морда!

Помещаюсь я в 2-х местной каюте вместе со старшим помощником. Напротив – каюта капитана. Кроме нас в этой части судна (корма) живет штурман, радист и оставлено одно место для журналиста, который выделен для нашего «Зверобоя» в Москве ударной бригадой писателей.

## **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.