



Тynu40k
Goblina

ПРЕДИСЛОВИЕ

ДМИТРИЙ GOBLIN ПУЧКОВ

РАЗВЕД ОПРОС

КРАСИН
KRASSIN

СВЕТЛАНА САМЧЕНКО

РУССКАЯ АРКТИКА:
ЛЕД, КРОВЬ И ПЛАМЯ



Разведопрос

Дмитрий Пучков

**Русская Арктика:
лед, кровь и пламя**

«Питер»

2020

УДК 94(268)
ББК 63.3(912)

Пучков Д. Ю.

Русская Арктика: лед, кровь и пламя / Д. Ю. Пучков — «Питер»,
2020 — (Разведопрос)

ISBN 978-5-4461-1397-2

Известный военный историк Светлана Самченко в книге «Русская Арктика: лед, кровь и пламя» рассказывает о кораблях, бороздивших просторы Арктики, об их создании, конструкции и великих открытиях, которые совершались на первых деревянных шхунах, а затем и на атомных ледоколах. «Заря», «Алмаз», «Ермак», «Арктика» – корабли неординарной конструкции и судьбы, бывшие участники войн, которым предстояло последнее сражение – с километровыми льдами Арктики. Работа с архивными источниками, встречи с моряками, очевидцами тех событий и их потомками, изучение чертежей и схем позволили автору провести глубокий анализ освоения Русской Арктики рубежа XIX–XX веков.

УДК 94(268)
ББК 63.3(912)

ISBN 978-5-4461-1397-2

© Пучков Д. Ю., 2020
© Питер, 2020

Содержание

Предисловие	6
Глава 1	7
Конец ознакомительного фрагмента.	20

**Самченко Светлана,
Дмитрий Goblin Пучков**
Русская Арктика
Лед, кровь и пламя

Предисловие Дмитрий GOBLIN Пучков

Все права защищены. Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме без письменного разрешения владельцев авторских прав.

В оформлении обложки использована иллюстрация «Сталинский караван» (автор неизвестен). Холст, масло, 200×325. 1939 г. Собрание ГБУК «Магаданский областной краеведческий музей».



Серия «РАЗВЕДОПРОС»

© ООО Издательство «Питер», 2020

© Серия «РАЗВЕДОПРОС», 2020

© Самченко С. Г., 2020

© Дмитрий GOBLIN Пучков, предисловие, 2020

* * *

Предисловие

«Что тебе до земель и вод сих?»

Россия вышла в студеные воды Арктики еще в XI веке. В Никоновской летописи под 1032 годом содержится запись о том, что *«новгородский посадник Улеб совершил со лодьями поход с Северной Двины к Железным вратам»*. Под этими «Железными вратами», по мнению историков, имелись в виду либо Карские ворота, либо пролив Югорский Шар, что отделяет острова Новой земли от Вайгача. Кстати, к самому острову Вайгач поморские кочи проложили путь в начале XII века. Седая северная легенда говорит: когда мудрый якутский шаман спросил посадника: «Что тебе до земель и вод сих?» – ответил Улеб: «Наши они»...

«Взгляните на карту нашей страны, читатель! Чуть ли не четверть периметра российской границы проходит по стылým водам Заполярья. Впрочем, для того чтобы осознать ценность этой белой пустыни, распластавшейся под остывшими небесами, большой и сонной империи понадобилось время. И немалое. От визита первого английского негодцианта в русский северный город Архангельск во времена Ивана Грозного, от поморских походов в ледяной океан на кочах 1600 годов постройки до беспокойной старости суматошного девятнадцатого века с его попытками различных энтузиастов из самых разных стран так или иначе достичь Северного полюса.

Казалось бы – зачем? Какой прок в вечной мерзлоте, в неприветливом, девять месяцев в году покрытом льдами море? Ну рыба и морской промысловый зверь, дающий ворвань, ну песцовый мех – это, конечно, большая польза. Геологи утверждают, что и сама промерзлая земля здесь немало нужного хранит – вплоть до нефти и руд драгоценных металлов. Но стоит ли все это добро хотя бы одной жизни замерзшего зимовщика? А таких жизней на пути к освоению северных земель и вод потеряны сотни. Особенно – среди тех, кто искал кратчайшие пути из Европы в Азию через ледяные моря и из Сибири в Америку через Северный полюс»...

Эта книга охватывает лишь небольшой пласт отечественной истории, повествующий о том, как Русская Арктика действительно стала русской. Она содержит очерки о некоторых самоотверженных и отчаянных ученых и воителях, осваивавших Северный морской путь и отстоявших его в годы двух мировых войн, а также об уникальных кораблях, без которых немислима была бы эта большая и нужная стране работа.

Интересующийся отечественной морской историей читатель найдет здесь биографии скромного китобоя «Святой Фока», сопровождавшего в гибельном полярном походе лейтенанта Седова, знаменитого макаровского ледокола «Ермак», шесть десятилетий прослужившего российскому флоту, экзотического ледореза «Литке» – участника двух войн и десятков полярных экспедиций. Перед читателем предстанут герои прорыва на Северный полюс и первооткрыватели северных земель, ниспровергатели легенды о Земле Санникова и участники полярных конвоев.

При написании этих очерков автором – профессиональным журналистом и историком флота – использованы мемуарные свидетельства участников событий, материалы фондов РГА ВМФ и краеведческих музеев северных городов России. Достоверность исторических фактов, доступность и образность публицистического изложения, яркость слога делают эту книгу интересной для широкого круга читателей.

Дмитрий Goblin Пучков

Глава 1

Искушение «Святого Фоки»

Середина августа в Архангельске – считайте, уже глубокая осень. Над Соборной пристанью старого города висели низкие тяжелые тучи, то и дело начинался надоедливый холодный дождь.

Унылый день, свинцовая зыбь у борта, скучно завывающий в мокрых снастях неприветливый северный ветер. В такие дни хорошо оставаться в теплом доме, кутаться в плед у камина с хорошей книгой в руках, а не собираться в далекий и трудный морской путь...

И все же утром 14 августа 1912 года у пристани собралась нестройная толпа горожан. Провожали «Святого Фоку» – двухмачтовый парусно-паровой китобой, который под командованием лейтенанта Георгия Яковлевича Седова должен был доставить первую русскую северную экспедицию к границе паковых льдов. Далее лейтенант Седов планировал с группой соратников достичь Северного полюса на лыжах и собачьих упряжках.

Корабль «Святой мученик Фока» был уже стар – он появился на свет в 1870 году в Норвегии. И двадцать лет прослужил под именем «Гейзер» в зверобойной артели где-то под Кристианзандом. Но в 1890 году двое русских промышленников, братья Юрьевы, вознамерившись заняться морской охотой, выкупили кораблик у прежнего хозяина-норвежца, отремонтировали и переименовали в честь раннехристианского святого – епископа Фоки Синопского, погибшего страшной смертью за веру и равно почитаемого и в православной церкви, и в католичестве.

На вид «Фока» был весьма неказист. Некрупный – всего 273 тонны водоизмещением, около 40 метров длиной в корпусе, с острым, почти «атлантическим» профилем форштевня, увенчанного длинной иглой бушприта. Две его мачты почти равной длины были приспособлены под несение косых парусов, а моторный ход обеспечивала паровая машина мощностью в 290 лошадиных сил. Впрочем, даже в далекие годы его юности от «Фоки» никто не видел скорости более 7 узлов... Корпус корабля был собран на бракетном наборе и имел довольно толстую обшивку из дубовых досок, что при жизни на Севере – весьма выгодное дело: неплохо сохраняет тепло в отсеках и позволяет, если нужно, раздвигать в движении мелко колотый лед на поверхности моря. Но на способностях не вымерзать зимой и не бояться шуги достоинства «Фоки», пожалуй, заканчивались. А вот недостатки – невысокая мореходность и сложности с управляемостью, впрочем присущие всем одновинтовым маломощным шхунам, – только усиливались пропорционально количеству принятого на борт груза.

Своего нынешнего командира – лейтенанта Российского Императорского флота Георгия Яковлевича Седова – «Фока» был старше на 7 лет.

Георгий Яковлевич ходил в море с ранней юности – будучи сыном простого азовского рыбака из приморского хутора Кривая Коса, он уже в 9 лет встал рядом с отцом к кормовому веслу парусно-гребной шаланды. Отец Егора – Яков Евтихиевич – всю жизнь прожил неграмотным. До 14 лет не учился и сам Георгий – ни на самом хуторе Кривая Коса, ни в ближних поселках попросту не было школы.

Семья жила в глубокой бедности. Прижив со своей женой Натальей девятирех детишек, батяня Яков крепко попивал и не гнушался походами налево. Однажды даже пропил единственную кормилицу семьи – старую надежную лодку – и исчез после этого из дому на целых три года. Правда, потом вернулся и был прощен – Наталья рассудила, что какой ни есть, а отец детям нужен. Все эти три года без Якова Седовы едва ли не голодали, работали на зажиточных

казаков на поденщине. Братья пасли скотину и понемногу рыбачили, если удавалось напроситься в артель, сестры надрывались на чужих огородах, нянчили соседских детей, стирали белье. С возвращением отца намного легче не стало...

И бог ведает, может быть, так и остался бы смышленный деревенский парнишка неучем, если бы не местный приходской священник. Сетуя на то, что рыбаки редко посещают храм, а в путину и вовсе на паперть носа не кажут, этот батюшка как-то приобрел баркас, да и стал сам навещать артельные поселки и хутора – ради окормления православного люда. Прямо на берегу выставлял походный алтарь, служил заутрени, венчал влюбленных, отпевал покойников, в крохотной переносной купельке, наполненной наскоро освященной морской водицей, крестил народившихся в рыбацких семьях малышей...

Семейная легенда Седовых говорит, что однажды отрока Егора отрядили помогать попу. И, разгружая с баркаса алтарь со складным иконостасом, мальчик уронил на песок тяжеленную старинную книгу.

– Ты что это творишь, окаянный, – загремел над Кривой Косой густой поповский бас, – это ж тебе не что-нибудь, а Псалтирь!

Что такое Псалтирь и зачем он нужен на всяком богослужении, парень не знал – к четырнадцати-то годам! Столкнувшись с таким глубоким и девственным невежеством, священник решил исправить упущение судьбы и уговорил отца отпустить рыбаçonка в школу при храме – учиться. Три класса церковно-приходского образования Егор одолел за два года – первым учеником в классе. Потом батрачил на богатого соседа на хуторе. Но долго не продержался: за какую-то мелкую провинность хозяин, кулак Афончиков, отходил парнишку кнутом, и Егор в обиде ушел от него, не потребовав даже расчета.

К тому времени купец Фролов поставил на Кривой Косе торговый склад. Туда Егор и поступил – счетчиком, подручным приказчика. Теперь уж его было не удивить книгой – читал юноша «запоями». Всё подряд – от подаренных первым учителем-попом на память «Житий святых» до приобретенного по случаю за полкопейки у старьевщика истрепанного «Путешествия на Север вдоль норвежского берега на Нордкап, остров Ян-Майен и в Исландию». Похоже, именно благодаря этому самому «Путешествию...», изданному в Санкт-Петербурге в 1867 году по мемуарам знаменитого Карла Фохта, парень и понял, что море все же сильнее его зовет, нежели церковный амвон... Со склада, впрочем, будущего моряка и полярного исследователя тоже вскоре вышибли – за то, что, читая по ночам, он несколько раз засыпал на работе.

– И что теперь? Опять к Афончикову в ярмо, будто сечен мало? – негодовал отец.

– Нет, батя. Я в Таганрог поеду или в Ростов. В моряки поступлю, – заявил Егор. И тут же нарвался на очередные – уже отцовские – побои:

– Я те дам – в моряки! Куда со свиным-то рылом в калашный ряд! Кому ты там нужен?

Однако мечта уже сидела в сознании мальчишки – крепко, как заноза. Дождавшись, пока сойдут с лица следы отцовской «заботы», Егор из дома сбежал, прихватив часть заработанных у купца денег на дорогу и Похвальный лист из церковно-приходской школы. С этим нехитрым документом он и появился на пороге Мореходных классов в Ростове-на-Дону.

Инспектор Мореходных классов, ознакомившись с историей жизни абитуриента, сообщил, что сей же миг зачислить его на учебу не сможет: есть правило, чтобы в классы принимать только юношей, имеющих морскую практику. Что? С девяти лет – у весла? Так то – на скорлупке с рыбаками, а вот вы послужите, милейший, хотя бы одну навигацию простым матросом на настоящем пароходе – тогда и поговорим.

Матросом так матросом! Прямо из училищного кабинета Егор отправился в порт и нанялся на первый попавшийся пароход, нуждавшийся в пополнении команды. Это был чумазый каботажник по имени «Труд», возивший сборные грузы по Черному и Азовскому морям. За три месяца текущей навигации Егор сделал в его экипаже карьеру от неквалифицирован-

ного палубного до... рулевого. Обычно на обучение рулевого «с нуля» до того уровня, когда молодому моряку можно без риска доверить штурвал, в те времена около года тратилось.

И вот 13 ноября 1894 года курсант Георгий Седов сел за парту Мореходных классов имени графа Коцебу в Ростове-на-Дону. Только теперь юноша решился написать письмо матери – мол, все в порядке, родная, жив-здоров, работал летом в море, теперь учусь, чтоб сделаться капитаном... Удивлению семьи предела не было: родители со дня на день ждали возвращения «непутевого сына» домой с неудачей, отец был на все сто процентов уверен, что «голытьбу на учебу не берут». Окончательно примирил Егора с семьей небольшой денежный перевод: парень поделил пополам свое первое настоящее моряцкое жалованье и отправил домой. Вторая половина денег понадобилась самому – обучение хоть и гарантировало койку в казарме и питание за казенный кошт, но было платным.

Впрочем, уже к весне Седова за отличные успехи в учебе освободили от платы за обучение. И тут же без переводного экзамена приняли сразу во второй класс. Всю летнюю навигацию 1895 года Георгий Седов ходил на том же «Труде» рулевым и отправлял половину жалованья семье. Зимой – снова учился. А на третий год вышел в рейс уже вторым помощником капитана.

В 1899 году Егор получил диплом штурмана каботажного плавания. Лучшего выпускника на курсе тут же взяли шкипером на сухогруз. Но уже 14 марта 1899 года в Потти он сдал экзамен на звание штурмана дальнего плавания и пересел с азовского каботажника на пароход «Султан».

Тут-то и случилась история, едва не стоившая молодому капитану всей карьеры. Пароходство, которому принадлежал «Султан», было убыточным. И хозяин, турок по крови, задумал ради поправки дел «вышибить» крупную сумму из страхового общества, с которым имел дело. Во время одного из рейсов хозяин под надуманным предлогом списал капитана «Султана» и предложил Георгию немедленно его заменить на мостике. А к ночи вызвал в свою каюту.

– Мил человек Егор Яковлевич, у вас, говорят, семья небогата?

– Верно говорят. Из простых рыбаков я, из безлодочных. Всего имущества – хата да огорожок. Своим трудом всю жизнь кормимся...

– Заработать хотите? Шаланду отцу и братьям справите, может, даже моторную. Или дом новый поставите, землицы прикупите...

– Кто б не хотел!

– Вот что... «Султан» из этого рейса прийти не должен. Устроим ему аварию, скажем посадим на каменную мель. Вы в ночную вахту отпустите рулевого, встанете к штурвалу сами и... Ну мало ли как ошибиться можно! Вас, конечно, сочтут виноватым. Но не посадят же – вы молоды, спишут на недостаток опыта. А за груз и порчу парохода мы страховую премию возьмем. Я вас с этих денег озолочу, в накладе не останетесь. И рекомендацию дам – письмо к брату моему в Архангельск напишу. Там, конечно, не то, что здесь – не юга, но зато в молодых капитанах нужда большая, возьмут и с происшествием в послужном списке, слово даю! Послужите года два на Севере без потери в жалованьи, а там авария подзабудется – и вернетесь. Я вас будто прошу и поставлю капитаном на «Ольгу», лучший из моих пароходов. По рукам?..

Егор не пожал руки купцу. Лишь едва заметно кивнул – мол, согласен, условия обговорим потом, но дешево не отделаетесь. А как иначе? Наперечишь с ходу – хозяин и его спишет, а негодяя для организации аварии ради страховки все равно найдет, хоть в том же Потти, хоть в Новороссийске. И плевать этому сытому, краснорожему мироеду на то, что при любой аварии в море могут погибнуть люди!

Через трое суток беззвездной черноморской ночью «Султан» шел по счислению к Новороссийску. И казалось, в самое последнее мгновение чудом увернулся на циркуляции от обозначенного на карте обломка зубастой базальтовой подводной скалы. Замысленную хозяином аварию предотвратил молодой капитан: отправил рулевого спать, как обещал по уговору, сам

встал к штурвалу – и провел пароход не по той прокладке курса, что вела на мель, а по собственному разумению...

По прибытии в Новороссийск хозяин, ворвавшись в капитанскую каюту «Султана», чуть ли не лично выбросил вещи Седова за борт.

– Пошел прочь, пьянь безродная!!! Весь в отца – тот, рассказывают, совсем запойный!..

Именно так: в качестве официальной причины изгнания Георгия с парохода была выдвинута версия, что в рейсе он пил, что называется, не просыхая. И хотя свидетелей тому в экипаже «Султана» не нашлось, делу дали ход. Нажаловался хозяин и в училище, предупредил сотоварищей по гильдии – «этого золоторотца Егора» на работу не брать даже в матросы... Понятно, что купчина мерзко отомстил честному моряку за непокорность, но закон – что дышло, а кто богат – тот и прав. Да и кто поверит, что у знатного пьяницы Якова Евтихиевича сын абсолютным трезвенником вырос?... Лишь пригрозив, что объявит по всему морю об истинной причине конфликта с хозяином, чем серьезно испортит тому репутацию, Георгий смог выбить свое жалованье за благополучно заверченный рейс.

А неделю спустя «Султан» все-таки погиб. Принял в новом рейсе груз в виде керосина в бочках, а одна из них возьми да и загорись! Чистая случайность, разумеется... Когда подошел пожарный катер с мощным брандспойтом, от парохода, почитай, уже ничего не осталось, керосин – он ведь знаете, как горит. А надстройки у «Султана» деревянные... Экипаж, слава богу, при первых признаках бедствия попрыгал за борт, так что моряки отделались легкими ожогами. И новый капитан уцелел. Правда, сразу же по выплате страховки хозяину «Султана» спешно списался из пароходства, собрался и подался на родину – он из греков был, тот новый капитан. И перед отъездом говорил в порту, что больше в море – ни ногой, хватит судьбу искать... Выходит, купец-то свой грязный гешефт со страховой компанией все равно провернул.

Куда податься дипломированному моряку торгового флота, которого оклеветали с ног до головы и «перекрыли кислород» по работе? Зная точно, что на берегу ему не жизнь, Георгий поступил вольноопределяющимся в военный флот. Стал в Севастополе штурманом на учебном корабле «Березань» – в звании прапорщика по Адмиралтейству. А в 1901 году отправился в Петербург – экстерном сдавать экзамены за полный курс Морского корпуса.

Идею получить диплом офицера военного флота Георгию подал старый знакомый. Тот самый инспектор Ростовских мореходных классов имени Коцебу, что в свое время отправил деревенского абитуриента в порт – заниматься в матросы. Звали этого инспектора Александр Кириллович Дриженко, и был он, ни много ни мало, отставным контр-адмиралом. С его рекомендациями и с комплектом подаренных им же учебников Егор поехал в Питер. Экзамен был сдан блестяще – дай бог каждому очнику проявить такие же знания, какие показал этот экстерн!

Здесь, наверное, надо заметить, что высшее морское образование в дореволюционной России было делом не просто сословным, а даже в значительной мере кастовым. На очную форму обучения в Морской корпус принимали только мальчиков из дворянских семей, отдавая преимущества детям военных моряков и тем, кто принес рекомендации от отставных офицеров. И только резкий рост численности военного флота во второй половине XIX века и тотальная замена парусников пароходами заставили власти пересмотреть условия приема. Сдать экзамен экстерном сразу за весь курс теперь мог и недворянин. Но все равно «неблагородные» выпускники – судовые инженеры, механики, гидрографы и картографы – служили «по адмиралтейству», а не «по флоту», считаясь специалистами «второго сорта».

В Петербурге Седова принял в своем доме брат Александра Кирилловича Дриженко – Федор Кириллович, известный российский гидрограф, генерал. Именно он и посоветовал Георгию после экзамена проситься на службу в Главное гидрографическое управление. Гарантировал, что в случае успеха легкой жизни молодому моряку не будет, зато интересных экспедиций и увлекательных исследований хватит на всю жизнь. Весной 1902 года Седова нап्रा-

вили на пароходе «Пахтусов» в гидрографическую экспедицию на Северный Ледовитый океан – сразу в должности первого помощника начальника. Экспедиция изучала район острова Вайгач и вела гидрографическую съемку в устье реки Кары и в окрестностях Новой Земли. Старый друг генерала-академика Федора Дриженко И. Варнек, возглавлявший экспедицию, писал:

«Всегда, когда надо было найти кого-нибудь для исполнения трудного и ответственного дела, сопряженного иногда с немалой опасностью, мой выбор падал на Седова, и он исполнял эти поручения с полной энергией, необходимой осторожностью и знанием дела».

В 1903 году – новая экспедиция. На сей раз – в Карское море, под руководством Ф. К. Дриженко. Вскоре после этого похода в Архангельск зашел шлюп «Америка» под командованием капитана Энтони Фиала – участника полярной экспедиции Циглера. Фиала и поделился с офицерами «Пахтусова» планами новой полярной экспедиции – похода к Северному полюсу. «Америке» предстояло пробиться к границе плотных льдов, где участники похода высадились бы и продолжили путь к полюсу сперва на лошадях, коих планировалось купить 25 голов. По мере истощения запаса фуража несчастных коней приказано было забивать в пищу ездовым псам, в дороге устраивать промежуточные лагеря и оставлять запасы дров, мороженого мяса и сухого продовольствия. Движение к полюсу должны были обеспечить три вспомогательные группы «обозников» и одна – самая малочисленная – «штурмовая» группа. Каждая вспомогательная партия везла запас продовольствия для себя и для штурмовой партии из расчета прохождения маршрута до заданной точки и возвращения в базовый лагерь. Первая вспомогательная группа включала 4 человека, 1 собачью упряжку и 1 конные сани. Грузом служило продовольствие на 2 дня для всех и на 5 дней для собственных нужд. Вторая вспомогательная группа включала 8 человек, 1 собачью упряжку и 4 саней на конной тяге. Этот обоз вез еду на 6 дней для всей группы и на 10 дней для себя. Третья вспомогательная группа включала 8 человек, 5 собачьих упряжек и 6 конных. Запас еды был на 16 дней для штурмовой партии и на 26 дней для себя. Штурмовая группа состояла из шести людей на шести собачьих упряжках и пяти конных. Запас продовольствия ее был рассчитан на 82 дня пути во льдах. При условии, что средняя скорость движения составит 11–12 километров в день, этого будет, согласно расчетам, вполне достаточно, чтобы дойти до полюса и вернуться обратно.

Рассказ Фиала взбудоражил души русских моряков. В самом деле: план на первый взгляд выглядел вполне исполнимым. Вот только кони... Даже если использовать местную, сибирскую породу, выносливую к холоду, далеко по льду на них не уедешь. Седов засел за собственный план полярной экспедиции.

Завершить разработку проекта первого русского похода Георгий Яковлевич на этот раз не успел. Война с японцами свалилась как снег на голову, пришлось оставить дела на Ледовитом океане и по мобилизации отправиться на Сибирскую флотилию – служить ревизором на номерных миноносках, защищать от вторжения врага Амурский лиман. Сначала ему досталась миноноска № 17. Потом – № 48. Крохотные кораблики несли сторожевую вахту в устье Амура, но неприятель здесь так и не появился, и принять участие в боевых действиях Седову не довелось. После войны он на два года задержался на Дальнем Востоке – помощником лоцмейстера в Николаевске-на-Амуре, выслужил орден св. Станислава, напечатал в «Уссурийской жизни» две свои статьи – «Северный океанский путь» и «Значение Северного океанского пути для России», где прогнозировал дальнейшие исследования Северного морского пути. А в 1907 году опубликовал работу совершенно крамольного по тем временам содержания – «Право женщины на море». В статье утверждалось, промежду прочим, что недалек тот час, когда в мореходные классы будут принимать и дам:

«Под словами: Право женщин на море я хотел сохранить мысль:

1) поощрение женщин в морском специальном образовании наравне с

мужчинами, 2) допущение свободного пребывания их на торговых кораблях и 3) признание за ними права на командование ими морскими торговыми судами. Этот разбираемый мною вопрос на первый взгляд покажется читателю, вероятно, весьма сложным, совершенно новым и даже, может быть, фантастическим, но не в этом дело. Чем глубже мы будем в него вдумываться и чем чаще им будем заниматься, тем он все больше и больше будет казаться нам проще и роднее, и мы к нему скоро привыкнем в общем порядке привычек ко всему новому и странному».

Флотская общественность приняла брошюру неоднозначно. Андрей Ипполитович Вилькицкий, тогдашний глава всей российской гидрографии, даже как-то поинтересовался:

– А что, Георгий Яковлевич, вы бы и в море пошли на корабле, капитаном на котором будет женщина?

– Назначат, так и пойду. А вот на корабле, на котором будете командовать вы с вашими устаревшими умонастроениями – пожалуй, что и отказался бы, – с улыбкой ответил Седов, – не люблю, видите ли, суеверия в капитанах...

Только в 1908 году Седов смог возвратиться в Петербург – в распоряжение Главного гидрографического управления. А из столицы поехал на Каспий – к давнему своему наставнику и командиру Федору Кирилловичу Дриженко, вновь став его помощником в очередном гидрографическом походе. За эту экспедицию, полностью обновившую лоции Каспийского моря, Седова наградили орденом св. Анны. Далее последовала экспедиция на Чукотку с исследовательской группой И. П. Толмачева, в ходе которой Седов руководил партией, исследовавшей устье реки Колымы и морских подходов к ней. Под руководством Седова составлены карты устья и маршрутная опись русла реки, что позволило в 1911 году на пароходе «Колыма» провести первый успешный коммерческий рейс из Владивостока на Колыму. После этого похода лейтенанта избрали действительным членом Русского географического общества.

К идее русского похода на Северный полюс Георгий Яковлевич вернулся в 1910 году, когда на пароходе «Великая княгиня Ольга Константиновна» возглавил гидрографическую экспедицию к Новой Земле. Целью похода было составление точных карт Крестовой губы для коммерческих пароходов. Но до поры все планы оставались на бумаге. Тем более что Седов снова попал в опалу – на сей раз у генерал-губернатора Архангельской области А. Ф. Шидловского. Сказались и неуживчивый характер моряка, и сословные предрассудки генерал-губернатора, отзывавшегося о Седове не иначе как *«талантлив, шельма, но выскочка!»*.

Промеж двух гидрографических походов Седов ухитрился жениться. Дело было так: во время недолгого пребывания в Санкт-Петербурге с отчетом о Колымском походе днем Георгий Яковлевич систематизировал результаты экспедиции в Адмиралтейской библиотеке, а вечером с друзьями предавался обычному офицерскому развлечению – посещал театр. Ходить на балет было модно в среде флотской молодежи, как и приударять за танцовщицами. Друзья Седова давно обзавелись подругами в театральной среде, тщательно скрывая свои связи от начальства. Но коль скоро уж сам великий князь погуливал с балериной...

Вера Валерьяновна Май-Маевская, благородная девица из семьи генерала, героя недавней русско-турецкой войны, тоже хаживала в Мариинский театр. Как-то раз там давали «Лебединое озеро». В главной партии была прославленная Анна Павлова. Стройные ножки бились в искусственной пене кружев, отточенные антраша и фуэте вызывали шквал аплодисментов. Стоя в партере перед просцениумом, балерину поощряли бурными овациями трое моряков. При серебряных погонах...

– Адмиралтейские! – почти машинально отметила Вера. – Шумно что-то они нынче себя ведут – не иначе после хорошей пирушки!

Более других старался высокий русоволосый лейтенант. Громко – во весь голос скандировал «браво», оглушительно смеялся, кидал на сцену цветы... Откуда было утончен-

ной барышне Вере, воспитаннице женского Патриотического института для дочерей офицеров-героев, зная, что накануне Георгий Седов поспорил с друзьями, что на спектакле обратит на себя внимание самой примадонны великолепной Мариинки?

Примерно три недели спустя Вера с дядей, генералом Май-Маевским, были приглашены на званый обед к богатому золотопромышленнику Мордину. Генерал, оставшийся на войне калекой об одной ноге, не любил подобных мероприятий, но ради племянницы выезжал: девушке пора было подыскивать жениха. А у Мординых бывали молодые офицеры – друзья их племянника.

Вот и теперь хозяйка обещала представить Вере «замечательного молодого человека, морского капитана, объехавшего половину земного шара». Каково же было удивление Веры, когда этим замечательным человеком оказался тот самый, чересчур шумный поклонник балерины Павловой.

– Вот, знакомьтесь, Верочка, это Георгий Яковлевич Седов. Недавно вернулся с дальнего Севера, где без малого год плавал во льдах, – жеманно пропела хозяйка, усаживая Веру по правую руку от лейтенанта, державшегося на сей раз строго и скованно.

Вера протянула ручку для поцелуя:

– Что это вы побледнели, Георгий Яковлевич? Или вы смелы только с актерками в Мариинке?..

С этой невинной колкости суждено было начаться любви. Стремительной и неповторимой... Балерины были забыты навсегда. Трех месяцев не прошло, а Вера уже всерьез считала себя невестой...

Перед отъездом Георгия в новую экспедицию они встретились вновь – в генеральском особняке. Седов явился в парадном мундире. Кратко переговорил с родственниками Веры. А далее... В кабинет генерала пригласили ее саму, и старик оставил молодых наедине – для решающего разговора.

– Я люблю вас, Вера Валерьяновна.

– И я вас люблю, – Вера опустила глаза.

– Но прежде, чем предложить вам руку и сердце, я должен вам кое-что рассказать. Предупредить заранее о таком обстоятельстве моей жизни, которому высший свет Петербурга может придать значение... Ранее, чем вы скажете мне «да» или «нет», чем решите свою и мою судьбу, – выслушайте меня. Офицерский мундир может обмануть вас...

– Вот как?

– Да. Всего, чем я ныне располагаю, я добился сам. Вы должны знать, что человек, который любит вас всем сердцем и в мечтах уже видит своей супругой, происходит из иного, чем вы, сословия. Вы – офицерская дочь, я – сын рыбака, и родители мои – совсем простые люди, даже грамоты не знают...

– Я, пожалуй, пошла бы за вас, оставайся вы простым рыбаком, – еле слышно прошептала Вера, – а что до мнения света... Не будем об этом.

– Значит, «да»?

– Да!..

В июле 1910 года Георгий и Вера обвенчались – в Адмиралтейском соборе Петербурга. Посаженным отцом со стороны жениха на свадьбе был Ф. К. Дриженко. А вместо свадебного путешествия путь молодых лежал в Архангельск. Одним эшелоном с молодоженами ехали семеро экспедиционных рабочих, а в багажном вагоне были ящики с инструментами для метеорологических наблюдений, консервы и палатки, купленные для новой экспедиции.

...Острова Новой Земли тянутся у арктических берегов на полпути из Европы в Азию – с северо-востока на юго-запад. У границ материкового шельфа цепочку суши продолжает третий остров – Вайгач. Геологи считают, что эти морские горы, возвышающиеся в виде островов над водной поверхностью, являются продолжением Уральского хребта и водоразделом на пути из

Баренцева моря в Карское. А меж островами – узкий и извилистый пролив Маточкин Шар. Отчего же – «Шар», если нет здесь ничего даже отдаленно круглого по форме? А оттого, что словом «Шар» русские поселенцы передали позаимствованное у норвежских мореходов слово «skaer» – шхеры. А на шхеристые норвежские берега Новая Земля как раз-таки очень похожа...

Вайгач отделен от Новой Земли другим проливом – пошире, который зовется Карскими Воротами. А между Вайгачем и материковым берегом – снова шхеристый пролив Югорский Шар. То есть преодолеть архипелаг моряк в начале двадцатого века мог всего тремя способами. Вдоль материка по Югорскому Шару, через Карские Ворота или же опасным и узким Маточкинским Шаром. Есть, в принципе, и четвертый способ – в обход Новой Земли, вокруг северо-восточной ее оконечности. Но этот фарватер – для особенно смелых. Уж очень там погода переменчива и льда много. За три столетия исследований Севера только трем капитанам удавался такой подвиг. Первым в 1596 году четвертым маршрутом прошел Виллем Баренц. В 1760 году – русский промышленник Савва Лошкин. А еще сто десять лет спустя, в 1870 году, норвежский мореплаватель Эдуард Иоганнессен. Да и проливами пройти получается далеко не у каждого: в Баренцевом-то море льда мало, здесь еще чувствуется влияние Гольфстрима, немного подогревающего здешние стылые воды. А вот в Карском... Здесь лед есть всегда, в любое время года – зря ли мореходы меж собой называют Карское море «ледяным мешком»...

А между тем Новая Земля – место богатое. Здесь есть и промысловый зверь, и рыба, а уже к началу двадцатого столетия геологи предположили наличие в недрах островов запасов полезных ископаемых. Что на Урале есть – то и здесь будет, ведь горы-то одной природы и сформировались в незапамятную пору юности Земли почти одновременно...

В конце XIX – начале XX века юридический статус Новой Земли был еще не вполне определен. Формально острова числились за Россией, но претендовала на них и Норвегия – ее моряки, рыбаки и промышленники едва ли не каждый год высаживались на этих стылых берегах, охотились на морского зверя, устраивали здесь свои склады, рыбачили, вели гидрографические и картографические работы, даже строили зимовки... Российское царское правительство полагало норвежские промысловые и исследовательские экспедиции не вполне законными, поскольку русские люди пришли на эту землю гораздо раньше – еще в XV веке, из Печорского края. Когда в 1556 году острова посетила британская экспедиция во главе со Стефаном Борро, искавшим короткий путь в Азию через северные воды, англичане уже застали на Новой Земле русских подданных – охотников и рыбаков. И охотно воспользовалась их услугами в качестве проводников по неприветливым северным территориям. В XVII и в XVIII веках на островах довольно часто бывали наши поморы. Один из них, Савва Лошкин, на своем круглобоком, не боявшемся льдов коче даже обошел все острова архипелага по кругу... В следующий раз парусному кораблю удастся такой поход только столетие спустя. А другой поморский рыбак, Федот Рахманин, поставил на Новой Земле зимовище и двадцать шесть раз пережил здесь со своей артелью ледовый сезон. Кстати, и по сей день на белом свете очень немного полярников, которые могут похвастаться таким стажем заполярных зимовок...

Следующими, кто после поморов заинтересовался богатствами Новой Земли, были моряки российского военного флота. Первым побывал здесь поручик флота штурман Федор Розмыслов – по приказу тогдашнего архангельского губернатора Головцына организовал на средства, предоставленные купцом Барминым, парусную экспедицию. Губернатора интересовала съемка карты Маточкина Шара – на тот момент было известно, что пролив меж островами вроде бы есть, но карт его еще не было. Купца вела в стылые воды полученная от одного поморского «землеведа» информация, что, мол, на островах есть залежи серебра, и Бармин мечтал о собственном руднике.

Как этой экспедиции вообще хоть что-нибудь удалось изучить за полярным кругом – вопрос, без преувеличения удивительный. Купчина предоставил штурману Розмыслову старый коч – в таком состоянии, что на нем не всякий помор в ближний поход по треску пойдет...

Тем не менее ладья прошла Маточкин Шар, карта пролива была составлена, зимовка на новоземельском берегу состоялась. Но следующим летом Федор Розмыслов возвратился домой, прекратив исследования, – *«дабы с худым судном не привести всех к напрасной смерти, поворотить по способности ветра к проливу Маточкину Шару»*.

В 1821 году лейтенант Федор Литке – тоже штурман – начал серию своих плаваний к Новой Земле. Он четырежды побывал на этих островах и оставил довольно подробные их описания. После Литке на новоземельские берега отправился другой русский флотский штурман – Пахтусов, затем – прапорщики флота Циволько и Моисеев. Экспедиции парусников к Новой Земле испытывали страшные лишения, экипажи болели цингой – от нее, например, умерли и Циволько, и Пахтусов, но при этом карты островов регулярно уточнялись и обновлялись, исследовательский процесс был практически непрерывен...

Имели место и попытки основать на Новой Земле постоянные населенные пункты. Русские подданные – то флотские полярники, то гражданские промышленники, то рыбаки – поморы, якуты и ненцы – каждый год завозили на острова лес и строили теплые домишки-«балки». Но государство никак не поддерживало первопоселенцев, и вскоре прибрежные поселки пустели: то цинга жителей истребит, то они сами от невзгод подальше съедут обратно на континент...

Во второй половине XIX века наконец государь император Александр III велел разработать план по заселению Новой Земли. Да и то под давлением перспектив норвежской колонизации архипелага... По царскому приказу была построена спасательная станция в Малых Карманкулах, фельдшерский пункт и постоянные «охотничьи становища» на южном острове. В становищах обосновались несколько семей ненецких и русских промысловиков. Еще одно становище – на северном острове в Крестовой губе – было обустроено уже при Николае II, в 1910 году. В связи с этим архангельский губернатор ходатайствовал о гидрографическом исследовании этого залива, в который должны были в дальнейшем регулярно заходить пароходы. Поэтому и получил Георгий Седов распоряжение изучить гидрографические условия северного острова.

Георгий Яковлевич составил подробную карту Крестовой губы, провел с соратниками подробнейшее измерение глубин, проложил удобный для пароходов фарватер. А ведь начинать ему приходилось, располагая только старой картой, составленной исследователем Русановым по поручению архангельского губернатора... Карта грешила такими неточностями, что в своем отчете Седов не постеснялся в словах:

«В очертании берега ее нет никакого сходства с действительностью, островов вместо пяти показано четыре, и все они лежат далеко не на своих местах. Высоты гор показаны весьма ошибочно... По Русанову, ширина губы при входе восемь верст, дальше она суживается. Между тем, в действительности, при входе ширина восемь с половиной верст, а далее на восток еще больше».

Побывала экспедиция Седова и в поселке Ольгинский, основанном по распоряжению архангельского губернатора. Впрочем, «поселок» – это очень сильно сказано: всего-то четыре двора и одиннадцать душ населения! Ольгинские жители без обиняков заявили, что с первым же кораблем, который зайдет сюда, хотели бы съехать: уж очень неуклюже их здесь поселили. Дома худые построили – не протопишь в холода! Звериные лежбища расположены так далеко, что охотники не могут своими силами довести до дому добычу. Дров и угля на острове – кот наплакал, а обещанный пароход, который должен был их завезти, все не идет и не идет. Запасов тоже не присылают: среди поселенцев свирепствует цинга. А что делать промысловикам, когда выйдет порох и ружейные припасы, вовсе неведомо... Погибать только разве?

А ведь и погибнут! Чего далеко за примерами ходить: не далее как полтора года назад, в 1909 году, купец Масленников нанял троих поморов – рыбарей и охотников – на промысел в Мелкой губе. Построил им домик, дал хорошее оружие, пороху, съестных запасов, велел бить зверя и ждать парохода. Охотнички набили медведей, моржей, заготовили и выделали десятки песцовых шкур, наморозили рыбы. А пароход с новыми припасами возьми да и не явись в нужный срок! Следующий год был для охоты неудачен, на одной мороженой рыбе и моржовом жире из прошлого запаса не продержишься. И к тому моменту, как купец вспомнил о своих работниках и все-таки послал по весне к ним пароход, все трое уже померли от цинги...

Седову пришлось поделиться запасами экспедиционного продовольствия с ольгинскими поселенцами – несмотря на перспективу самому зимовать впроголодь. Но кто не накормил бы цинготных!

После экспедиции Георгий Яковлевич вернулся с молодой женой в Петербург. Сдал отчеты по северному походу и тут же начал готовить следующий – долгожданный бросок к Северному полюсу. Но чиновникам в погонах из Адмиралтейства покорение полюса показалось преждевременным – капитану-ученому разрешили лишь разработать проект гидрографической экспедиции в восточные моря Арктики.

На проект ушло несколько месяцев, Седов сжился с мыслью, что весной он поедет на северо-восток... Но адмирал Вилькицкий совершенно неожиданно вмешался в планы: то начальника экспедиции поменял, ни с того ни с сего назначив другого офицера, то вовсе отложил старт похода на неопределенный срок – до будущих времен... Седова же распорядился отправить вовсе даже не на Север, а в совершенно противоположную сторону – на Каспий, составлять карту побережья.

Седов воспринял новое назначение чуть ли не как плевок в лицо. Как человек, добившийся офицерских погон не по протекции, он был достаточно честолюбив, чтобы не позволить собой помыкать. На Вилькицкого Георгий Яковлевич глубоко обиделся и даже написал ему письмо, где недвусмысленно намекал, что незаслуженно обойден за свои карские экспедиции наградами и элементарным уважением. Толку от этого послания не было, на Каспий ехать все же пришлось.

Вилькицкому он больше не писал. Зато, будучи разлученным с любимой супругой, часто отправлял письма ей – с пылкими объяснениями в любви, со стихами собственного сочинения, с рассказами о местных дамах, которые оказывают офицерам знаки внимания, но безуспешно пытаются завоевать его, Георгия, истосковавшееся по любимой сердце... А однажды признался: нервы на пределе, будущее их неопределенно, и он опасается, как бы чего не натворить.

«Твое письмо, в котором ты утешаешь меня и даешь наставления, – очень ценно. И благодарю, моя маленькая детка, за добрые, хорошие чувства, которые меня, безусловно, подбадривают. Благодарю, спасибо тебе, родная. Фраза моя, о которой ты спрашиваешь, значит то, что я под давлением несправедливости и обиды могу перестать владеть собой и что-нибудь сделаю такое, что будет неприятно для нас обоих, или, вернее оказать, – тяжело отразится на нашей судьбе. Хотя всеми силами стараюсь дать место в себе благоразумию и парализовать навязчивые мысли об обиде. Как ты сама видишь из письма Варнека, мне теперь ходу не будет вовсе во флоте, хоть будь я золотой человек, а быть оскорбленным я не привык и обиду никому не спускаю, вот, что хочешь, то и делай!.. Бровцын написал от себя о том, что я глубоко обижен и думаю подать в отставку... Но думаю, что и это не поможет делу, раз на меня так узко, недалеко смотрит министр».

Лишь осенью 1911 года, когда Седов возвратился в Петербург, мысли об отставке были забыты. Ему разрешили готовить новый северный поход – к полюсу. Первый русский поход...

К этому времени о том, что им удалось достичь «макушки земли», уже заявили американские полярники Фредерик Кук и Роберт Пири, ходившие по льду на лыжах и с собачьими упряжками в 1908 и в 1909 годах. Но насчет их экспедиций в среде морских офицеров ходили упорные слухи, будто ни один, ни другой американец до полюса так и не добрались. Мол, ошиблись в пути по счислению и воткнули свои флаги в снег отнюдь не в точке, где сливаются меридианы. Ни подтверждения, ни опровержения этим слухам не было – разве что самому пройти их маршрутом и посмотреть, уцелели ли флаги и где они на самом деле стоят.

Был у Седова и еще один конкурент – прославленный норвежский полярник Руаль Амундсен. Но тот еще только готовился к броску на север, и Седов поставил себе цель во что бы то не стало его опередить.

9 марта 1912 года Седов написал в Гидрографическое управление письмо следующего содержания:

«Горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить честь открытия за Норвегией и Северного полюса. Он хочет идти в 1913 году, а мы пойдем в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг...»

Кроме того, в 1913 году Россия намеревалась праздновать трехсотлетие правления династии Романовых. И немало путешественников намерены были к державному юбилею преподнести подарок императорскому дому – в виде новых географических открытий и рекордных достижений. Седов тоже полагал, что русский флаг на полюсе может стать подобным подарком. В очерке, напечатанном в «Синем журнале» и без ложной скромности названном «Как я открою Северный полюс», он честно признался: экспедиция на полюс имеет более спортивную, нежели научную, цель: побывать на «макушке мира», установить там русский флаг, заявить о российском приоритете на заполярные исследования...

Итак, чтобы опередить Амундсена, поставить рекорд в лыжном походе и сделать императору подарок к юбилею династии, следовало выйти в поход уже в текущем 1912 году... И желательно – к началу лета. То есть на всю подготовку похода Седов отвел себе и своим потенциальным соратникам всего пару месяцев!

Из плана экспедиции, представленного в Адмиралтейство и сохранившегося в Российском государственном архиве Военно-морского флота:

«1. Экспедиция выходит из Архангельска в Северный Ледовитый океан около 1 июля 1912 г.

2. Первый курс экспедиция держит к берегам Земли Франца-Иосифа, где и зимует.

3. Во время зимовки на Земле Франца-Иосифа экспедиция по возможности исследует берега этой земли, описывает бухты и находит якорные стоянки, а также изучает острова в промысловом отношении; собирает всевозможные коллекции, могущие встретиться здесь по различным отраслям науки; определяет астрономические пункты и делает целый ряд магнитных наблюдений; организует метеорологическую и гидрологическую станции; сооружает маяк на видном месте, у наилучшей якорной бухты.

4. С первыми лучами солнца в 1913 г. экспедиция идет дальше к северу или на судне, или пешком по льду со шлюпками и собаками, в зависимости от состояния океана. На Земле Франца-Иосифа оставляется запас провизии в домике, который экспедиция имеет в виду построить. Если судно будет

оставлено на Земле Франца-Иосифа и экспедиция пойдет к полюсу пешком, то вместе с ним будет оставлена и часть экипажа, которая до возвращения полюсной партии будет заниматься непрерывными метеорологическими, гидрологическими и другими наблюдениями.

5. Полюсная партия во главе с начальником экспедиции идет с необходимым запасом провизии и инструментами к полюсу с таким расчетом, чтобы в течение всего светлого времени года (с марта по октябрь, приблизительно около 6 месяцев) достигнуть полюса и вернуться обратно к своему судну или в Гренландию, в зависимости от состояния океана и обстоятельств, а затем уже и в Россию.

6. В полюсную партию войдут четыре человека, собаки, шлюпки, сани, нарты, палатка и двуколки, в которых вместо колес будут лыжи или полозья в зависимости от дороги. Партия также будет хорошо снабжена охотничьими ружьями и съедобными лепешками для людей и собак.

7. Если понадобится идти на судне и севернее Земли Франца-Иосифа, то тогда экспедиция оставляет судно с частью экипажа у границы льдов, а сама пешком идет дальше. От полюса обратно экспедиция возвращается, по возможности, к судну. Если выгоднее будет пробиться к ближайшему берегу Гренландии, то экспедиция к судну не вернется. Судно в обоих случаях, будет ли оно ждать возвращения партии на Землю Франца-Иосифа или у границы льдов, по заранее составленному условию, выждав известный срок, уходит без партии домой, если она к этому сроку не подспеет.

8. Во все время путешествия экспедиция будет вести метеорологические, гидрологические и другие наблюдения.

9. Экспедиция предполагает вернуться обратно: ранее – осенью 1913 г. и позднее – летом 1914.»

Честно говоря, хорошо организовать подобную экспедицию, подобрать корабль, подготовить экипаж и снабдить полярников всем необходимым за два месяца – задача вряд ли решаемая в реалиях 1912 года. Даже если иметь большие деньги на закупку всего необходимого.

А денег как раз и не было. На офицерское жалованье, как говорится, не разгуляешься... Георгий Яковлевич уповал на поддержку Адмиралтейства, на государственное финансирование похода. Но, ознакомившись с проектом на бумаге, комиссия Гидрографического управления его отвергла. Мол, много непродуманного, непонятно, как рассчитаны сроки похода, нормы потребления пайка участниками, уровни физических нагрузок на людей и собак... Вот, скажите на милость, уважаемый Георгий Яковлевич, почему у вас написано, что каюр с нартами будет идти не менее 15 километров в день? А если – оттепель и снег на лыжи липнет? А если торосы? А пурга? Эти факторы, снижающие ход пешего путника с собачьей упряжкой, в вашем проекте учтены? Когда штурмовая партия двинется на полюс, корабль должен ждать ее у кромки плотных льдов. А льды дрейфуют. Вы уверены, что ваши каюры, даже если им удастся совершить задуманное, найдут потом свое судно и не ошибутся в пути по счислению? Экипаж корабля в ожидании пешей партии должен заниматься метеорологическими исследованиями, гидрографией и охотой. Ладно, а если охотничий сезон не удастся – и моряки оголодают, подхватят цингу и чахотку, перемерут... Не велика ли будет цена вашего юбилейного рекорда?..

В комиссию, рассматривавшую проект, входили друзья Седова – Варнек и Федор Дриженко. Но и им в успех похода не очень-то верилось... Адмиралтейство финансировать авантюрную экспедицию не согласилось. Тогда Седов направил запрос на выделение 50 тысяч рублей в Государственную думу. Уповал на то, что среди думских депутатов много купцов, а их можно соблазнить выгодой от прославления их имен как меценатов рекордного путешествия, а

попутно большой и важной исследовательской работы. Но и купцы с депутатскими розетками на лацканах что-то не спешили раскошелиться.

Единственное, чем смог помочь Седову генерал Дриженко, так это выбить ему двухгодичный отпуск по службе с сохранением содержания – «ради самостоятельной научной работы». Сможешь, друг дорогой, найти средства на свой поход – иди. А не сможешь – так хоть напиши за это время хорошую научную диссертацию, знаний должно хватить...

Но Седов уже твердо решил идти на полюс в этом году. И поднял... журналистов. При поддержке редакции «Нового времени» и ее издателя М. Суворина организован был сбор средств в виде добровольных пожертвований. Сам издатель пожертвовал 20 тысяч ассигнациями – правда, на условиях долгосрочного кредита. Двенадцать тысяч собрали народными взносами – «с миру». А еще 10 тысяч рублей частным порядком подарил лично император Николай II.

Каждому донатору – участнику сбора средств – вручался специально отчеканенный по этому поводу значок мецената экспедиции. На темном бронзовом кругляше выбит был северный пейзаж с ледяными горами, в центре – идущий на лыжах полярник весьма атлетического вида, по кругу шла надпись: «Участнику сбора на экспедицию лейтенанта Седова к Северному полюсу». Три аналогичного вида медальки даже исполнили в золоте – для издателя Суворина и консультантов Седова – капитана 1-го ранга П. И. Белавенца и полярного путешественника Фритьофа Нансена.

И вот, к двадцатым числам июля 1912 года сбор пожертвований был завершен. Теперь следовало найти подходящий корабль.

Корабля тоже не было. Военный флот от участия в подготовке экспедиции отказался. Частные судовладельцы тоже авантюру не жаловали. Насилу удалось уговорить одного зверо-промышленника, В. Е. Дикина, дать в аренду какое-нибудь из его судов...

Вот так и пересеклись на этом свете дороги лейтенанта Седова и бывшего норвежского тюленебоя по имени «Святой мученик Фока».

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.