

ЛВ63.3(2)5
Ф45

П.Л. ФЕФИЛОВ

ГЕОРГИЙ

СЕДОВ

НА

ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ



ХАБАРОВСК 1991

АКАДЕМИЯ НАУК СССР

Приамурский филиал Географического общества СССР

ДВ 63.3(2)/5
Ф 45

П.Л. Фефилов

ГЕОРГИЙ СЕДОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

76858*
Z

Единственный экземпляр
выдавать в чит. зале

г. Комсомольск н/А
ЦБ им. Н. Островского
КНИГОХРАНЕНИЕ

Комсомольская н/А
ЦБС им. Н. Островского
Хабаровский край

Хабаровск

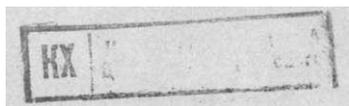
1991 г.

Фефилов П.Л. Георгий Седов на Дальнем Востоке, Приамурский
Филиал Географического общества СССР, Хабаровск, 1991.

В работе автор-инженер Комсомольского-на-Амуре
Судостроительного завода, действительный член Географического
общества СССР излагает неизвестные и малоизвестные страницы
Георгия Седова на Дальнем Востоке.

Рассчитана на широкий круг читателей.

Ответственный за выпуск-ученый секретарь Приамурского филиала
Географического общества СССР В.И. Симаков.



От автора

Прошло более трех четвертей века, с тех пор, как перестало биться сердца известного полярного исследователя – Георгия Яковлевича Седова, человека- патриота нашей Родины, решившего штурмовать неизведанные вершины Северного полюса. Образ Седова, и сегодня, представляет собой огромный интерес по - скольку до сих пор по настоящему не изучен, особенно, дальневосточный период его службы и деятельности на Дальней Востоке. Получалось так, что Седова более всего знают по его делам и инициативам, связанным с подготовкой полярной экспедиции, но поскольку Дальний Восток далеко от центра, многие биографические подробности этого периода оказались преданными забвению.

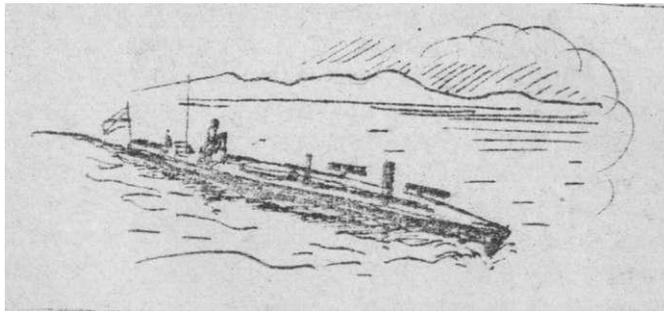
Автор настоящего повествования краевед, инженер завода имени Ленинского комсомола г. Комсомольска на Амуре, действительный член Географического общества СССР, в течение десяти лет проводил изучение материалов о службе на Дальнем Востоке Г.Я.Седова, что и представляет на суд читателей. В предлагаемой историческом повествовании автор использует документы, материалы архивов, воспоминания и публикации людей, хорошо знавших Г.Я.Седова.

Автор приносит огромную благодарность за наставления, помощью материнскую сердечность, оказанную ему в процессе поиска материалов старейшему краеведу и историку Севера- Ксении Петровне Гемп, оказавшей большую помощь в настоящем исследовании.

Автор благодарит работников завода: слесаря-монтажника монтажного цеха З.И.Евтушенко, чертежницу Конструкторского отдела Г.Ф. Мезенцеву; ветеранов краеведов г. Николаевска на Амуре- В.И. Юзефова, Н.Н.Кошелева: коллекционеров Н.А.Залесского из Ленинграда, В.В. Степановского и К.Г. Карцова из Архангельска; ветерана речного флота Амура - И.А. Богодайко, старейшего краеведа из Владивостока - В.Г. Гамалея, писателя Г.Г.Пермякова, ученого историка, из Ленинграда - Е.П.Полевого и многих других товарищей, которые оказывали содействие в поиске материалов и подготовке настоящей рукописи.

ВВЕДЕНИЕ

Япония, стремившаяся к вооруженным захватам новых рынков сырья и сбыта, начала войну против царской России вероломно, внезапно без объявления войны напав на русскую эскадру в Порт – Артуре в ночь на 27 января 1904 г. Военные действия охватили огромную территорию России. В этих условиях необходимо было срочно принять меры по укреплению её границ, баз на тихоокеанское побережье, организовать строительство новых и т.д. Потребовалось организовать действенную защиту устья Амура, Амурского лимана и залива Де-Кастри от возможного нападения японцев. Тогда-то в Николаевскую -на-Амуре крепость для прохождения службы в только что организованном заградительном отряде вместе с другими офицерами флота прибыл Г.Я.Седов - в будущем прославленный русский полярный исследователь.



СЛУЖБА НА МИНОНОСЦАХ НА АМУРЕ

12 апреля 1904 г. в соответствии с предписанием Главного Морского штаба и затем предписанием № 126 Главного Гидрографического управления на Дальний Восток для сопровождения с Петербургского порта по железной дороге 10 миноносок (первый эшелон) был командирован поручик по Адмиралтейству Г.Я. Седов. Так он оказался в Николаевской-на-Амуре крепости. До мая 1905 г. Седов исполнял казначейские и интендантские обязанности ревизора отряда, а с этого времени по его просьбе был он определен на миноноску № 7 морской подвижной обороны. Затем ему пришлось служить на миноносках №18 и 48. Во множестве публикаций о службе Г.Я. Седова в Николаевске-на-Амуре упоминается только миноноска № 48. Документы Адмиралтейства и сохранившиеся одни приказы по Николаевской-на-Амуре крепости уточняют этот вопрос. Коротко остановимся на вопросе: что представляли собой эти миноноски, ибо в имеющихся на этот счет публикациях о них или ничего не говорится, или сообщается слишком немного, или даже есть неверная информация (например, миноноски путаются с миноносцами).

Отожествлять миноносец с миноносками амурского отряда нельзя. Это совершенно разные типы кораблей. С помощью ленинградского коллекционера, капитана 1 ранга Н.А. Залесского мне из его архива удалось получить фотографию миноноски №61. Мы теперь хорошо представляем себе внешний вид такого корабля. Краевед из Николаевска-на-Амуре Н.Н. Кошелев в газете "Ленинское знамя" дал описание этого типа миноноски. Он, например, сообщает: "Миноноски - малые носители метательных и самодвижущихся мин предназначались для береговой обороны. Одной из миноносок, построенной на Балтийском заводе в 1878 году дали мирное имя "Утка". Я не могу в настоящем издании предложить читателям фотографию и поэтому ограничусь лишь кратким, но тем не менее, на мой взгляд, ее достаточным описанием: "Миноноска "Утка" имела корпус длиной 22 метра, водоизмещение - 23 тонны. Паровая машина типа "Компаунд" позволяла развивать ей скорость до 30 узлов. Для атаки неприятельских кораблей "Утка" имела два аппарата для метания мин.

Управление кораблем производилось из небольшой башенки, смещенной к корме. Мачты на миноноске не полагалось, и Андреевский флаг поднимался на флагштоке. Экипаж миноноски составляли командир и шесть матросов". Фотография, присланная Н.А. Залесским и описание Н.Н. Кошелева имеют значительное сходство. В "кратком морском словаре для юношества" приведены следующие данные: "Миноноска - боевой корабль прибрежного плавания водоизмещением от 11 до 35 тонн, со скоростью хода до 20 узлов. Вооружались они вначале шестовыми и буксируемыми минами, а затем торпедами или, как они тогда назывались минами Уайтхеда, и одной пушкой. В русском флоте миноноски существовали с 1877 по 1908г.". Оба примера дают возможность представить отличительные особенности этого типа русских боевых кораблей.

Долгое время мне не был известен офицерский состав амурского отряда. Очень интересными сведениями на этот счет поделился со мной опять таки Н.Н. Кошелев. Они позволят мне в дальнейшем выяснить в каком качестве, звании и как служили в дальнейшем эти люди, словом, больше узнать о тех, кто защищал низовья Амура в начале века. Перечислю номера миноносок и фамилии их командиров: №3- А. Остен-Сакен, №6- Д. Неежмаков, № 7-Д.Синявский, № 9 - К. Павлов, № 18 - Я. фон-Бонедорф, № 47 - М. Пещуров, № 48 - В. Анжу, № 61 - П. Шутов, № 64 - М. Зузин, № 70 - С. Любимов, № 91 - И. Денисов, № 92 - А. Ломан, № 93 - Г. Греше, № 95 - Б. Кузьмин-Караваев, ревизор отряда - Г.Я. Седов, заведующий механизмами миноносок, старший инженер механик В. Иванов, флаг - офицер В. Яковлев, лоцмейстер Амурского лимана М. Чепелев, инженер - механик Э. Мроз, отрядный врач Е. Яблонский, комендант крепости Николаевска-на-Амуре - генерал-майор Жуков.

В обеспечение амурского отряда для перевозок и производства гидрографических работ было несколько транспортных судов: транспорт "Тунгус" (командир капитан 2 ранга Тундерман), транспорт "Камчадал" (командир лейтенант Килященко), транспорт "Охотск" (командир, прапорщик по Адмиралтейству Елишкевич), транспорт "Монгугай", "Якут", пароход "Неронов" и другие.

Выходы миноносок в Амурский лиман сразу показали их недостаточные мореходные качества. В море на этих судах выходить было еще более рискованно. Тогда офицеры отряда подняли перед

командованием вопрос о замене миноносков малыми миноносцами типа "Циклон". До конца войны этот вопрос так и не был решен. Миноносцы со своими экипажами проводили отработку учебно-минных атак на глади Пальвинской протоки.

АРХИП БОГОДАЙКО И ДРУГИЕ...

В период русско-японской войны 1904-1905 гг. на Амуре также была проведена мобилизация частного гражданского флотов. Многие пароходы вошли в состав заградительного отряда, в том числе "Неронов", "Хабаровск", "Благовещенск", "Чита". Большое количество барж переоборудовали под плавучие батареи, несущие на себе артиллерийское вооружение. Были переоборудованы и канонерские лодки и коммерческие буксиры Амурского пароходства. К охране устья Амура, чтобы не допустить прорыва японских сил в устье реки было привлечено большое количество судов разного назначения.

Проходя службу на Нижнем амуре, Г.Я. Седов подружился с капитаном буксира "Неронов" Архипом Моисеевичем Богодайко. На сегодня в печати имеется немного воспоминаний об их совместной работе и дружеских отношениях, которые складывались в военное время в Николаевске-на-Амуре. Об этом рассказано, например, в заметках А. Трошина "Я околдован рекой", опубликованных в журнале "Дальний Восток". В них сообщается: "В начале века Николаевск на Амуре представлял захолустный, сплошь деревянный городишко, где проживало несколько тысяч военных: ссыльных, казаков и малая толика амурского и амгуньского купечества и золотопромышленников. Из военных, кроме отряда моряков, был небольшой гарнизон пехоты и артиллеристов, обслуживающих форты и батареи.

Особую известность приобрел Архип Моисеевич, как непревзойденный знаток лоций Амурского лимана. Часами простаивал он на мостике, отыскивая среди многочисленных отмелей, "банок", извилистый судоходный путь - судовой ход. На своем колесном буксире Богодайко неоднократно хаживал на Сахалин, спускался на юг, к заливу Де-Кастри. Лиман и бухты побережья, интересовали в те времена не только торговых, но и военных моряков. Офицеры Сибирской флотилии, корабли которой в то время защищали устье Амура, иногда пользовались консультациями капитана "Неронова",

как знатока лоций лимана.

Построенный в Англии фирмой «Аллей Маклелан» в 1896 году, «Неронов» имел два пролетных котла и шестисотмильную машину «Компаунд. В этом пароходе сочетались мощь и высокая проходимость - при шестидесятиметровой длине буксир имел удивительно малую для очень мощного по тем временам судна осадку: менее трех футов, что позволяло ему работать даже по обмелевшему Амуру и мелководному лиману.

Седову пришлось по душе гражданский командир «Неронова» и, если основная часть офицерства коротала свободное от службы в гостях у начальника порта, лоцмейстера и местного купечества, где конечно, не обходилось без обильных винных возлияний «по северному обычаю», то Георгий Яковлевич сторонился пирушек и свободное время отдавал чтению. Любил читать и командир «Неронова» Богодайко, которому регулярно посылали новые книги, главным образом, исторические романы, родственники и друзья из Благовещенска. Сблизило их и постоянное стремление к совершенству, любовь к избранной профессии, острое чувство тревоги за судьбу России. Узнав, что Архип Моисеевич неплохо знает лоции Амурского лимана и ходил на «Неронове» до Сахалина и Де-Кастри, Седов задался целью с его помощью уточнить несовершенные лоцманские карты, которыми располагал миноносный отряд.

Нельзя не отметить, в подтверждение изложенного А. Трошиным, что Седова впоследствии будут интересовать проблемы речных отмелей-баров, перемещения песков, изменения фарватера, он будет приводить примеры из своего опыта, особенно песков на Орловских кошках в горле Белого моря, где сам занимался их исследованием под руководством Варнека. О проблемах Амурского лимана Седов напишет в 1907 г. несколько обстоятельных статей и опубликует их на Дальнем Востоке.

Не менее интересна другая статья А.Трошина «Георгий Седов на Амуре», опубликованная в книге «Приамурье мое». Приведу несколько выдержек из нее: «Военный 1905 год был особенно тяжким для Приамурья: к неудачам на фронте присоединились неблагоприятные климатические условия. Зимой снег почти не выпал, уровень воды в Шилке и Амуре очень низок. Обмелели речные затоны в Благовещенске и даже в Хабаровске.

К началу навигации в Сретенск по железной дороге пришло более двухсот тысяч пудов различных грузов для Приамурья, но с середины мая судоходство на линии Сретенск-Благовещенск из-за мелководья Шилки прекратилось до самого августа. Грузы лежали на складах, приречные села голодали. Ощущали недостаток продовольствия и в Николаевской крепости. Из-за малых запасов пороха и ружейных припасов учебные стрельбы прекратились. Боеприпасы берегли на случай нападения Японии. 22 июня, неожиданно для команд крепости, в Амурский лиман зашел пароход «Центеннибал» под американским флагом. Он доставил из Сан-Франциско девять тысяч пудов муки и соли. Ни трудности плавания по навигационным условиям Охотского моря, ни возможность захвата парохода пиратствующими японцами не остановили предприимчивого янки, потому что дело пахло громадными прибылями.

Начали приходиться и другие пароходы. Разгрузиться во Владивостоке судам не удавалось. Пароходы «Бианка» и «Сурабайя» под германским флагом везли грузы из Гамбурга, их японцы пока не трогали, а какой важный для армии груз они везли, офицеры знали. По судовым документам: запасные части для сельскохозяйственных машин, отличные немецкие лопаты, ящики и прочее. Решение полковника Ельшина - начальника военных сообщений Приамурского округа было таково: провести суда северным фарватером, не разгружая суда в море, прямо к причалам Николаевска и скрытно, ночью перегрузить груз в береговые склады». Автор подробно описывает проводку судов по лиману Амура, указывая, что в ней принимали участие Иван Евлагин - капитан буксира «Хабаровск», Архип Богодайко - капитан буксира «Неронов», офицеры Георгий Седов и Владимир Анжу, а возглавил проводки полковник Ельшин».

Вместе с тем, как мне недавно удалось выяснить, в заметках А.Трошина, где рассказывается о проводке парохода "Бианка", имеют место неточности. Действительно, в июле 1904 г. по северному фарватеру, именуемому фарватером Невельского, был проведен пароход «Бианка» при осадке 16 футов. Плавание совершалось при самых неблагоприятных условиях, т.к. вся обстановка в лимане (буи, бакены, вежи) была снята, ввиду военных действий. Впереди «Бианки» с промерами глубин и поиском судового хода шел пароход «Владивосток-1», под командованием лоцмана-гидрографа Управления водных путей амурского бассейна Бориса Викторовича Гамалея. Об этом, в свое время было сообщено начальником

работ П.П. Чубинским на общем собрании членов Приамурского отдела Императорского русского географического общества в докладе «Бар реки Амур и его низовое течение, как водный путь для судов большой осадки».

Еще более убедительное подтверждение факту проводки мне удалось найти недавно во Владивостоке в семье ветерана-краеведа В.Б. Гамалея (сына), который показал документы отца, в том числе фотокопию следующей телеграммы: «Благовещенск, Управлению водных путей. Начальнику управления генерал-майору Антону Антоновичу Березовскому. 23 июля 1904 из Николаевска в Благовещенск через Хабаровск провел п/х Бианка осадкой 16 фут северным фарватером беспрепятственно точка. Завтра почтовым выезжаю Хабаровск. Гамалей.» Из приведенных материалов следует, что проводку «Бианки» осуществил лоцман Б.В. Гамалей, работавший в военно-морском ведомстве, под руководством М.Е. Жданко, возглавлявшего в те годы, гидрографические экспедиции Восточного Тихого океана. Мог ли самостоятельно в тот момент осуществить проводку по лиману судов Седов? К тому времени, он прослужил на Амуре всего три месяца. Естественно, за столь короткий период он не смог еще познать особенности Амурского лимана. Эти знания к нему придут позднее. Северный фарватер тогда еще не был по-настоящему освоен, им мало водили суда, т.к. пользовались для проводки судов в основном южным фарватером. Трудно понять какими документами обосновывает А. Трошин главенствующую роль Седова, в проводке «Бианки», хотя последний в ней явно не нуждался? Документы свидетельствуют обратное. Наверное, будет справедливым предположить, что офицеры Георгий Седов, Владимир Анжу, полковник Ельшин, а также капитаны буксиров «Неронов» - Архип Богодайко, «Хабаровск» - Иван Евлагин - все они могли участвовать и участвовали в проводках судов, чем внесли большой вклад в развитие судоходства в лимане. Но уж когда речь заходит о роли лоцманов конкретных фамилий и наименований судов, то необходимо опираться только на документы.

Число морских судов, посетивших Николаевск, возрастало. Из «Отчета управления водных путей Амурского бассейна» за 1906 г. видно, что в этом году сюда прибыло 102 судна, в том числе 79 пароходов. Нам неизвестно, сколько из них провели офицеры отряда. Этот вопрос ждет еще своего исследователя.

Седов впоследствии освоит лоции, приобретет практический опыт плавания в лимане и как результат этого уже после войны он будет назначен помощником лоцмейстера Николаевской на Амуре крепости.

Интересным свидетельством того времени является подарок офицеров отряда - серебряный подстаканник, подаренный Архипу Моисеевичу Богодайко. Сам по себе этот факт говорит о большом уважении к этому человеку со стороны офицеров. Факт существования такого подстаканника мне стал известен из приведенных публикаций А. Трошина. Позднее я встретился в Хабаровске в квартире сына Архипа Богодайко с Ильей Архиповичем Богодайко - старейшим капитаном Амурской, проработавшим на этой реке более 60 навигаций. Он рассказал: «На этот подстаканник сегодня множество охотников, в том числе его просит музей Седова в Донецке. Но я отвечаю всем: родился этот подстаканник на Дальнем Востоке, здесь он будет и доживать. Эта реликвия не только моя, но и моих братьев, которых в семье пятеро и одна сестра. Мать рассказывала, что отец сдружился с Георгием Седовым. Была какая-то общность интересов Архипа Богодайко и Седова. Они были большими любителями пофилософствовать. Собирались вечерами. В Николаевске вместе зимовали зиму 1904-1905 годов, ели рыбку, запивали коньячком и вели беседы, разговоры. Спорщики были великие, вспоминала мать. Седов спорил и стоял на своем. Иной раз рассорятся - хоть расходишься. И тут Седов, уходя, скажет: а все-таки должно быть так! И он неумолимо держался своего мнения. Был смел и настойчив.

Пароход «Святой Михаил» был затоплен у Александровска-на-Сахалине. Туда отец с Седовым холили из Николаевска на собаках. Но дойти не смогли, помешал битый лед, который пришел в движение на море. Тогда за службу мой отец был награжден орденом «Святой Анны». Была у нас в семье фотография, размером 9 на 12 сантиметров, подаренная Седовым отцу. На ней офицеры миноносного отряда. Седов на ней в белом кителе. Хранить такие фотографии, где были изображены офицеры, было небезопасно и мать ее уничтожила, сожгла в гражданскую войну. Матери моей Седов очень нравился как человек и она частенько о нем вспоминала. А когда галеты в 1912 году принесли весть о том, что Седов на корабле «Святой Фока» во главе экспедиции отправился к Северному полюсу, из Благовещенска в Архангельск ушла телеграмма такого

содержания: «От имени команды «Неронова» и от себя лично желаю удачи. Пусть флаг капитана Седова, девизом которого на Амуре было: «Бороться и искать, найти и не сдаваться», взвевается над Северным полюсом. Капитан Богодайко...». Все мы, братья, кончали речное училище в Благовещенске, тогда там была база речного флота. Илья Архипович закончил училище в 1931 году, а в матросы пошел в 1926 году. Моя мать - Матрена Ивановна была дочерью ссыльного Ивана Васильевича Кудрявцева, он был сослан в село Таскино Красноярского края. Затем мать попала на воспитание в семью Симоновых и с ними переехала на Амур. Мой отец одно время был капитаном парохода «Ерофей Хабаров». Когда на пароход поступила горничной моя мать, ей было всего 16 лет, а у отца уже была борода. Лоцман И.Г. Кошечкин сосватал ее за отца в 1901 году. Отец не признавал церквей и не венчался до тех пор пока не родился я - Илья Богодайко. Весь народ Богодайко - крестьяне Полтавской губернии, переселившиеся в район Благовещенска в 1882 году».

Богодайко и Седов. Что роднило их? Они даже внешне были чем-то очень похожи друг на друга. Предки одного с Полтавщины, предки другого с Кривой косы Азовского моря. Те и другие были связаны с морем и рекой. С ними они связывали свой труд, свои заботы, свои устремления. Их биографии очень близки. Они -выходцы из простонародья. Как мы узнаем позднее, Седов был тоже связан с Полтавой. Я рассматриваю фотографию Архипа Богодайко, снятую незадолго до революции, и ставлю рядом последнюю фотографию Георгия Седова, снятого в белой морской парадной форме в 1912 году. Сколько же в них общего! Разрез глаз и глубина глазных ям, прямые носы, широкий лоб того и другого, даже усы -гордость мужчин, имеют свое нескрытое сходство.

Наш разговор вновь касается серебряного подстаканника, на ободке которого имеется следующая надпись: «Командиру парохода «Неронов» на память о совместном плавании. Офицеры отряда миноносцев С. Небжиков, К. Павлов, В. Анжу, П. Шутов, Э. Мроз, Г. Седов. 1905 год». Для меня был естественен вопрос: как сложились судьбы этих офицеров в дальнейшем? В Центральном Архиве Военно-Морского флота в Ленинграде мне удалось установить следующее.

Анжу Владимир Иванович -1876 г. рождения, православный, на

службе с 1896 г., женат, имеет дочь, мичман в 1898 г., командует постройкой судна «Дозорный» с 1906 по 1910 г. старший офицер канонерской лодки «Хивинец» (1910-1911), награжден многими орденами. Владел четырьмя языками: французским, немецким, английским, итальянским; принадлежит к известной на флоте когорте морских офицеров, является внуком известного мореплавателя 19 века П.Ф. Анжу.

Мроз Эдмунд Карлович- рождения 1875 г., римский католик, женат, на службе с 1893 г., младший инженер-механик 1896 г., помощник старшего инженер-механика 1901 г., капитан 2 ранга (19 08 г.), старший судовой механик миноносцев «Скат» (1901 г.), «Рьяный» (1902-1903 г.), награжден несколькими орденами. Шутов Павел Константинович - рождения 1879 г., православный, женат, имеет 6 детей и 1 усопшая дочь, в службе с 1895 г., мичман (1898 г.), старший офицер тральщика «Рига» (1910-1912 г.), награжден несколькими орденами, владел французским... (см. фонд 406, опись 3, том 43, дело 1170, в описи на стр.50, пункт 80).

Фамилии остальных офицеров в списке личного состава судов флота и административных учреждений морского ведомства мне пока найти не удалось. Из других источников известно, что среди офицеров хорошо знавших Г.Я. Седова были также командир заградительного отряда Кузьмин-Короваев 2-ой Борис Львович, 1870 г. рождения, в службе с 1889 г., лейтенант, с 16 октября 1904 г. по 21 октября 1905 г. заведующий миноносками и их командами в Николаевске-на-Амуре, с 6 декабря 1905 г. произведен в капитаны 2-го ранга, уволен со службы в 1911 году; Жданко Михаил Ефимович, полковник, начальник гидрографической экспедиции Восточного океана. Имеются сведения, что М.Е. Жданко знал Седова и высоко ценил его работы в Ледовитом океане, еще до Русско-Японской войны. В свою очередь Седов опубликовал в газете «Далекая окраина» 5 апреля 1907 года статью «Гидрографический доклад полковника М.Е. Жданко, где дает тому характеристику, касается вопросов исследования поведения льдов в Беринговом море, рассказывает о роли лоцманов в лимане Амура, о их технической оснащенности, о значении гидрографических исследований для дальнего Востока. Офицерский состав всего отряда открывает возможности для дальнейшего поиска и изучения его истории и обороны им устья

они были по тону, жестам и выражениям. Строгий выговор был объявлен также лейтенанту Шутову за превышение власти, замечание лейтенанту Неежмакову за недостаточную заботливость. Стоит только предположить, что баня не была подготовлена. Седов мог высказать старшему по званию на недопустимую неорганизованность со стороны указанных офицеров, за что все трое были наказаны.

По мнению николаевского краеведа Н.Н. Кошелева, конфликт состоял в следующем: Русин дает указание подготовить баню, при этом ничего не сказал Седову, т.к. заказывать баню обязанность ревизора. Шутову было приказано вызвать Седова. Он этого не выполнил, да и не имел право вызывать ревизора. Тем временем Неежмаков настроился идти с командой в баню. Седов ничего не знал, потому что ему не передали команду, дежурный не развил команду и в результате - конфликт. Естественно, этот «банный инцидент» вскоре был полностью исчерпан.

Интересен другой приказ от 2 октября 1904 года, где особо отмечается исключительная энергия и распорядительность Седова, в момент размещения команды погибшего крейсера «Новик». В нем, в частности, говорится: «Относя такую быструю отправку и снабжение команды «Новика» исключительно к отличной энергии и распорядительности поручика Седова, объявить от лица службы благодарность. Капитан 2 ранга Русин.»

Известно, что крейсер «Новик» сражался при обороне Порт-Артура, погиб в бою с японскими кораблями в 1904 году у побережья Сахалина, впоследствии был поднят японцами и назван «Сутзуя». Крейсер был построен в Германии в 1901 году, водоизмещение его составляло 3080 т, мощность машин 17000 л.с, скорость 25 узлов, вооружение 15 орудий и 5 торпедных аппаратов. Для отправки команды крейсера в Хабаровск срочно была переоборудована баржа. Эта работа была сделана в кратчайший срок. В ней и отличился Седов.

Рапорт адмиралу Скрыдлову

В Николаевск-на-Амуре приходили плохие вести. На полях сражений лилась солдатская кровь. Погиб выдающийся русский флотоводец и ученый, вице-адмирал Степан Осипович Макаров, командуя Тихоокеанским флотом на броненосце «Петропавловск».

Вся юность будущего адмирала была связана с Николаевском. Здесь он учился в городском мореходном училище. Многие старожилы лично знали этого человека и называли его амурским адмиралом. С.О. Макаров впервые применил минные катера для атак против броненосных кораблей во время русско-турецкой войны 1877-1878 г. и тем положил начало созданию миноносного флота России. Погиб капитан I ранга Владимир Николаевич Миклуха (брат Н.Н. Миклухо-Маклая), командуя «Адмиралом Ушаковым». Гибли сотни и тысячи лучших сынов отчизны. Офицеры заградительного отряда глубоко переживали крупные военные неудачи.

В статье «Разгром» В.И. Ленин так оценивал эти страшные события для России: «Теперь и последняя ставка побита. Этого ожидали все, но никто не думал, чтобы поражение русского флота оказалось таким беспощадным разгромом. Точно стадо дикарей, армада русских судов налетела напрямик на великолепно вооруженный и обставленный всеми средствами новейшей защиты японский флот. Двухдневное сражение из двадцати военных судов России с 12-15 тысячами человек экипажа потоплено и уничтожено тринадцать, взято в плен четыре, спаслось и прибыло во Владивосток только одно («Алмаз»). Погибла большая половина экипажа, взят в плен «сам» Рождественский и его ближайший помощник Небогатов, а весь японский флот вышел невредимым из боя, потеряв всего три миноносца.

Русский военный флот окончательно уничтожен, война проиграна бесповоротно. Полное изгнание русских войск из Маньчжурии, отнятие японцами Сахалина и Владивостока - теперь лишь вопросы времени. Перед нами не только военное поражение, а полный военный крах самодержавия».

Седов глубоко переживал поражение русского флота при Цусиме. Он видел лживость высшего командования, медлительность и неоперативность в принятии решений в процессе военных действий, бюрократизм и чиновничество флотских командиров. Он, сын простого азовского рыбака, среди офицеров - выходцев из дворянских званий, представлялся офицером второго сорта. От многих сослуживцев Седова отличала основательность, с которой он решал все поручаемые ему дела. Позднее это особенно раздражало некоторых высокопоставленных военачальников, которые наряду с оценкой его служебной и исследовательской деятельности представляли его в

разных инстанциях, как «офицера-выскочку», явно недооценивая его истинный патриотизм, глубокую и чистую любовь к Родине.

Вот, как об этом рассказывает Николай Васильевич Пинегин - участник экспедиции Седова к Северному полюсу. «В эти дни Седов не находил себе места. Как! Сдать врагу еще боеспособную эскадру! Спустить флаг, когда крюйт-камеры еще полны! (крюйт- камера, помещение на корабле для хранения зарядов и пороха- П.Ф.). Нет, это не адмиралы, бабы. Штабные трусы! Разве не могли обмануть врага? Он ничем не стесняется. Обмануть, сблизиться, повернуть всем фронтом, бить в упор из всех орудий и пулеметов. Выпустить мины, ударить таранами. Да просто взять на абордаж, умереть но не сдаться! Пусть потонет несколько судов, но остальные, при счастье, увлекут на дно и противника, его штаб, командующего. Тогда не было бы безраздельного господства на море!

Первой пришла мысль об оружии слабых - о брандере. Брандер - судно, предназначавшееся до появления разрывных снарядов в артиллерии для сожжения неприятельских кораблей. Брандеры имели приспособления для сцепления с неприятельскими кораблями, а корпуса их наполнялись легковоспламеняющимся веществом. Будучи подоженными, они пускались по ветру или течению на неприятельский флот и создавали большую опасность для кораблей, особенно стоящих на якоре. Пример-сожжение русскими брандерами турецкого флота во время морского боя в Чесменской бухте в 1770 г.

Крупные силы японского флота теперь стоят в Сасебо, не опасаясь нападения, думал Седов. Туда бы и пробраться. Но брандеру в порт не пройти. Конечно, есть охрана и батареи. Другое дело - маленькая шлюпка. И вот возникла новая мысль: снарядить эскадру боевых шлюпок, заgrimировав их под японские рыбацьи лодки, пробраться темной ночью в Сасебо и с первыми лучами рассвета выпустить десяток самодвижущихся мин в лучшие японские броненосцы. Хорошо обдумав проект, все его детали Седов подал его начальству. Прошло порядочно времени пока морские власти в Николаевске рассмотрели дерзкий проект и затем переслали его в штаб командующего флотом. Проект попал адмиралу Н.И. Скрыдлову и он его одобрил, разрешив операцию. Начались обсуждения ее деталей штабом. Когда приступили, наконец, к подготовке, в Портсмуте был заключен мир.

Седов говорил впоследствии: «И слава богу! Быть бы мне на дне морском. Проект слишком долго валялся в штабах и канцеляриях. Случилось бы чудо, если бы всюду сидевшие японские шпионы не пронюхали об этой операции!».

Молодой офицер здесь проявляет себя истинным патриотом, заявившим командованию готовность пойти на верную смерть! В готовности на смерть и мужестве решался этот несостоявшийся подвиг Седова. И не вина Георгия Яковлевича в том, что одобренный Скрыдловым план не был реализован.

Следует заметить, что сообщение о рапорте Седова в адрес адмирала, к сожалению, пока не подтверждено документально. Об этом пишет Н. В. Пинегин. Он мог об этом знать лишь со слов самого Седова, или по рассказам тех, кто служил в тот период с Г.Я. Седовым. Есть об этом сообщение и у других авторов, писавших о нем.

2 апреля 1905 года Седов Высочайшим приказом по морскому ведомству № 670 производится в штабс-капитаны, а 2 мая 1905 года Всемилостивейшее награжден орденом Святого Станислава 3 степени. Приказом Начальника подвижной обороны крепости Николаевск 31 мая 1905 года он назначается командиром миноноски № 48, с оставлением в должности ревизора отряда, вместо лейтенанта Рыжова, отчисленного на транспорт «Тунгус». Приказом №73 от 24 июня 1905 г. Седову поручается ревизорское наблюдение за миноноской № 18.

Служба военного времени требовала от ревизора забот, связанных с решением многих хозяйственных вопросов. Не раз офицеры заградительного отряда направлялись в командировки по Амуру. В приказе №106 от 26 июля говорится о возвращении Седова из командировки. Вместе с другими офицерами он побывал в Софийском, Мариинском, Богородском, куда выезжал для закупки скота и сена. Мало кто знает теперь, что эти места также связаны со службой Седова и его товарищей.

Рассматривая фотографии в фондах Военно-Морского музея в Ленинграде, мне удалось обнаружить фотографию дома крестьянина Рудакова в селе Софийское, где пекли хлеб для флотилии. Седов бывал в этом доме, в пекарне крестьянина. Наверное и сегодня возможно найти и обозначить это место, возможно уцелел и сам дом, который представляет интерес для истории края.

30 октября 1905 года приказом Командира Владивостокского порта №1808, Седов назначается помощником распорядителя по

постановке вех и баканов в Тихом океане. Новое назначение позволило ему полнее изучить географические особенности края и глубже осознать его нужды и заботы.

Русско-японская война ускорила наступление революции в России. Седов стал свидетелем революционных событий 1905-1907 гг. во Владивостоке. Нет прямых доказательств о его участии в революционном движении. Однако политические митинги матросов и солдат, вооруженные столкновения с правительственными войсками в октябре 1905 года, расстрел демонстрации солдат и матросов, присоединение к восставшим артиллеристов Иннокентьевской батареи, похороны жертв расстрела, в которых участвовало до 30 тыс. человек в январе 1906 г., многочисленные выступления экипажей в 1907 г. кораблей, базирующихся во Владивостоке, все это не могло не отразиться в сознании молодого флотского офицера. Об этом свидетельствуют материалы, взятые мною из экспозиции Военно-морского музея в Ленинграде в 1985 году. В эти годы по приговору царского суда за участие в революционных выступлениях во Владивостоке было казнено 75, сослано на каторгу - 122, осуждено к тюремному заключению и другим мерам наказаний - 1700 матросов, солдат и рабочих.

Инициативы Седова в развитии пароходного сообщения в низовьях Амура.

Проходя службу в Николаевской-на-Амуре крепости, Г.Я. Седов много сил и времени отдает прежде всего военному делу, но, надо сказать, этим только не ограничивается. В этот период он, используя свой беломорский опыт, организует проведение промеров фарватеров Амура и Амурского лимана и на этой основе производит очень важные уточнения лоцманских карт по Нижнеамурскому судоходному району. В процессе этой, в общем-то, очень нелегкой работы у Седова рождается мысль помочь местным силам организовать рабочее пароходное сообщение между рыбалками Сахалина и низовьем Амура. Упорядочить вылов, засолку и вывоз рыбы в отдаленные центры России. С этой целью 29 сентября 1905 г. он обращается (документ №44) с прошением в адрес генерал-губернатора Приамурского края Флуга. Вот его текст:

«Состоя в отряде миноносок в Николаевске-на-Амуре в должности

ревизора отряда и командира миноноски № 48 полтора года я не мог не заметить, попутно с прямым своим делом службы тех недостатков в развитии рыбных промыслов и торговли в устье Амура, которые так бросаются в глаза мало-мальски наблюдающего человека. В устье Амура, а также на северной части Сахалина имеется в настоящее время около 100 рыбалок, которые вылавливают ежегодно около 900000 пудов. - Поэтому главной задачей амурской рыбопромышленности является развитие ее в самом широком смысле слова и дать максимальный выход рыбы. Наиболее веские причины, влияющие на развитие рыбопромышленности следующие:

1.Отсутствие, какого бы то ни было постоянного сообщения между рыбалками, разбросанными почти на 300 верст по всему лиману и по берегу северного Сахалина.

2.Отсутствие достаточного количества рабочих рук не позволяет промышленнику выполнить указанную цель в отсутствие в Николаевске официального учреждения рыбопромышленности».

Обращаясь к генерал-губернатору, Седов, предлагая свои услуги, просит разрешить ему в ближайшем будущем открыть срочное пассажирское сообщение между всеми рыбалками, городом Николаевском и Сахалином. Для этого считает он стоит приобрести два быстроходных катера морского типа. Пароход с осадкой до 3 футов он хочет пустить между указанными выше пунктами, перевозя пассажиров и рабочих, и буксируя баржи с грузом, предполагая, что таким образом, рыбопромышленное дело в крае получит огромный импульс к развитию. На приобретение судов, пишет он, потребуется капитал около 150000 рублей. «Не обладая средствами в таком размере и принимая во внимание то обстоятельство, что первоначальные шаги всякого дела несут за собой убытки, принося в данном случае большую пользу правительству, рыбопромышленникам и всему делу, прошу Ваше Высокопревосходительство,- говорит Седов,- вместе с разрешением, если такое последует, не отказать мне на это дело денежной поддержки, на покрытие годичных убытков (в субсидии) и в единовременной ссуде в 50000 рублей от правительства.

Донося о всем вышеизложенном, прошу Ваше превосходительство не оставить мой проект Вашим вниманием, который как видно из прилагаемых документов, всеми крайне желателен.

Приложение: 1) Свидетельство общества рыбопромышленников;
2) Отзыв заведующего рыбными промыслами.
Поручик по Адмиралтейству Седов».

Препровождая прошение № 4747 от 4 ноября 1905 г. в адрес Приамурского генерал-губернатора, Приамурское управление государственных имуществ признавало, что «в настоящее время лишь немногие рыбопромышленники Нижнего Амура располагают своими паровыми судами, большинство же для обслуживания рыбалок, имеют или японской конструкции кунгасы или гилияцкого типа лодки, поэтому установление постоянного пароходного движения принесло бы существенную пользу рыбопромышленникам, облегчив доставку промысловых грузов и перевозку пассажиров, кроме того рыбалки стали бы доступнее для общеполицейского надзора. Что же касается надзора за правильностью производства рыбного промысла на амурских участках, то таковой надзор может быть действительным только при посредстве специальных паровых судов, каковые в не продолжительном будущем и поступят в распоряжение управления, так как на сооружение их ассигнованы надлежащие средства и самые суда уже заказаны. Рассчитывать же на использование коммерческих судов для целей контроля за производством рыбного промысла нет ни малейшего основания». И далее.

«Управление считает долгом присовокупить, что ходатайство поручика Седова в виду чрезвычайного напряжения платежных сил государственного казначейства надлежит признать несвоевременным». Если Седов был бы поддержан в тот момент, постоянное пароходное сообщение на Нижнем Амуре между рыбалками появилось бы на десятилетие раньше. Однако этого тогда не случилось.

11 апреля 1906 г. военный Губернатор Приамурской области (Владивосток, документ №18007) писал в адрес Приамурского генерал-губернатора: «Имею честь сообщить, что по данному отзыву Николаевской Городской Думы, установление постоянного сообщения между рыбалками в устье Амура дело вообще полезное и могущее оказать влияние на развитие и упорядочение этого рода промышленности... В интересах самого дела и самих рыбопромышленников, то такое могло бы организоваться и по частной инициативе и без субсидии от казны тем более еще потому, что казна и так понесет немалые расходы на содержание специальных паровых судов по надзору за рыбалками и, кроме того, по состоянию Государственного казначейства в данное время, едва ли возможно и хлопотать о такой значительной субсидии как в 50000 рублей».

6 июля 1906 г. Седов обращается с письмом (№ 57) в канцелярию

генерал-губернатора Приамурского военного округа, где пишет: «В каком положении находится мое прошение и одобрен ли проект Его Превосходительством и куда он в настоящее время направлен..?» Седов пытается выяснить продвижение по официальным ведомствам задуманного им предприятия, проявляя настойчивость, напористость предприимчивого человека, «будил» своей инициативой официальные власти, до последнего момента верил в их поддержку.

12 июля 1906 г. он обращается с более подробной докладной запиской в адрес коменданта Николаевской на Амуре крепости: «Я заметил попутно с прямыми своими обязанностями полное отсутствие в укрепленном водном районе какого бы то ни было правильного сообщения берегов Амурского лимана с крепостью и крепости с островом Сахалином, тормозящего как развитие в крае промышленности, так и необходимую постоянную связь между воинскими пунктами лимана и крепости. Постоянные шторма лимана до того разводят на его глубоких фарватерах крупную к тому же неправильную волну, что плавание по ним не только парусным шампункам, но и шхунам бывает недоступно и их заменить могут только паровые суда. Для этой цели я предлагаю на одной из русских верфей (вероятно, в торговом мореплавании) заказать два паровых катера полуморского типа с осадкой не более трех футов, плоскодонные, с боковыми фальшкилями: двухмашинные и двухвинтовые с приспособлением для буксировки легких шаланд, с расчетом скорости хода не менее девяти узлов, на которых будет два пассажирских отделения: отделение 1 класса на 15 человек и отделение 3 класса на 30 человек. Катера будут отапливаться углем и грузов на себя принимать не будут (всякий раз, в случае надобности в отправке груза, имеется в виду брать на буксир небольшую баржонку). Один из катеров будет поддерживать срочные рейсы (ежедневные) по южному фарватеру, доходя, с заходом на все промежуточные пункты, до мыса Джаоре и другой будет поддерживать с таким же расчетом рейсы по фарватеру Невельского, доходя до острова Лангр».

Седов предполагал заказать катера с тем, чтобы они были доставлены по железной дороге до Сретенска. И уже в 1907 г, с первой весенней водой привести их по воде в Николаевск. Этот путь ему был известен. Он прошел его сам в 1904 г. Предлагал он также заказать для товаропассажирских рейсов пароход

морского типа с осадкой не более 8 футов и грузоподъемностью не менее 300 тонн. Идея организации пароходного сообщения захватила Седова. В заключение докладной, он пишет: «Требуется капитал около 150000 рублей. Имея небольшие свои средства и одного товарища компаньона, мичмана барона Клодта, вкладывающего в это дело 20000 рублей, а также имея ввиду рассрочку платежа на верфи, я для осуществления моего проекта нуждаюсь в единовременной ссуде лишь в 50000 рублей, которую предполагаю выплачивать в течение 10 лет, считая с 1908 по 5000 в г. Кроме того, предполагаемое мною пароходное предприятие необходимо субсидировать ежегодной субсидией, так как во всяком новом деле, а тем более в местах малонаселенных, безусловно, предприниматель будет в ущербе, принося в данном случае, огромную пользу интересам государства. Ввиду всего вышеизложенного прошу ходатайства Вашего Высокоблагородия перед Его Превосходительством Генерал-губернатором о разрешении мне открыть проектируемое пароходство и о выдаче мне необходимого, в сем упомянутого, денежного пособия.

Приложение: 1) Свидетельство Николаевских рыбопромышленников;
 2) Отзыв Николаевского лесничества и заведующего рыбными промыслами;
 3) Постановление Николаевской Городской Думы;
 4) Карты части Амурского лимана».

25 июля 1906 г. ровно через две недели после подписания предыдущей докладной записки штаб-с- капитан Г.Я. Седов вновь обращается к коменданту Николаевской крепости. Он пишет: «В дополнение моей докладной записке от 13 июля, имею честь еще доложить, что по назревшему вопросу пароходство мною проектируемое может быть открыто и другим предпринимателем, более солидным чем я, но этот предприниматель может быть заинтересован лишь коммерческой стороной и поэтому может получиться сильная эксплуатация края, а не поддержка его жизни. Предприниматель может по своему происхождению оказаться человеком не русским, между тем срочные и ежедневные рейсы катеров тесно соприкасаются со всеми секретными углами крепости и укрепленного водного района, дают ему и его служащим полную возможность детально изучить как все укрепления, так и фарватеры Амурского лимана, что с возникновением войны может отразиться пагубно на крепости. Я же как морской офицер и истинно русский человек, любящий свою Родину, намереваюсь только в интересах дорогой своей

Родины и с возникновением войны со всеми своими пароходами перехожу в распоряжение крепости, которой могу служить лучшим разведчиком в лимане и вообще поддерживать различные сообщения в нем».

25 июля 1906 года, он посылает прошение в адрес Николаевской Городской Управы (документ № 1202), где указывает: «Испрашиваемая мною ссуда от правительства в 50000 рублей может быть обеспечена с моей стороны недвижимым имуществом, заключающемся в участке земли в 945 квадратных саженой (т.е. 43 сотки земли), дом с фруктовым садом, находящемся на участке, а также других хозяйственных постройках, стоимостью около 15000 рублей. Все имение находится в городе Полтаве по улице Загородной №33».

Откуда появилось имение у Седова? Возможно, дом принадлежал его сестре или его племянникам? Такое предположение возможно, однако, утверждать точно нельзя. Вопрос требует дополнительного изучения. Возможно, обычный участок земли был искусственно усилен и назван словом «имение» самим Седовым?

Поисками этого дома в городе Полтаве, выяснением подробностей, связанных с домом в 1986-1988 годах в краеведческом музее Полтавы занималась Галина Федоровна Мезенцева, работающая на заводе имени Ленинского комсомола в Комсомольске-на-Амуре. Таких документов в Полтаве обнаружить ей не удалось. Однако было установлено, что дом на улице Загородной № 33 цел. Теперь эта улица называется улицей Зыгина, а дом остался затем же номером 33. По присланной фотографии этого здания видно, что это обыкновенный одноэтажный дом, шесть окон со ставнями которого выходят на улицу (два из них теперь заколочены) и три окна с торцов. За большим забором видны деревья, о которых, как о саде, возможно, и писал Седов. Далее в прошении Седов указывает: «Рыбопромышленники в своем свидетельстве хотя и выразили готовность прийти мне на помощь, но едва ли это возможно скоро осуществить, в виду их разбросанности могущих всегда возникнуть разногласий: ввиду этого я рассчитываю на поддержку исключительно от правительства, которое незаметным путем скоро пополнит свою затрату, т.к. с появлением пароходства между рыбалками цены на казенные рыболовные участки быстро поднимутся: кроме того такое пароходство могущее проникнуть во

все части лимана безусловно воспитывает достаточное количество хороших лоцманов, которыми теперь так нуждается Приамурский край.

Для осуществления своих замыслов Седов нуждался в средствах. И как явствует из документов для решения этих вопросов выходил на богатых людей, делая попытки вовлечь их деньги в его инициативы, в задуманные им планы и проекты.

В 1912 году при подготовке полюсной экспедиции средств Седову требовалось ничуть не меньше. Опыт поиск денег, приобретенный на Амуре, ему пригодится в будущем. С. Г. Нагорный пишет: «Хозяин дома - старик Мордин, сибиряк, владелец приисков на Дальнем Востоке. Он-то знал отечественную географию, особенно восточных окраин. С Седовым он познакомился несколько лет назад в Николаевске на Амуре. Молодой офицер заинтересовал миллионера, возбудив нечто вроде симпатий своей настойчивой волей. Седов посвятил Мордина в заветные планы. Но так, как для осуществления планов энергичного моряка нужны были деньги, а деньги Мордин любил вкладывать в лишь хорошо обеспеченные мероприятия, то между Седовым и золотопромышленником происходили довольно резкие пререкания. Седов напоминал о таких отвлеченных понятиях, как честь, Родина, долг перед обществом, прогресс науки, а Мордин жаловался на какие-то драги, которые съедают всю наличность. Миллионер видел в Седове силу и даже сочувствовал его замыслам, но деньгами он привык распоряжаться под влиянием иных эмоций». Справедливости ради замечу, в числе пожертвований, поступивших через редакцию «Новое время», в марте 1912 г., как показывают экспозиционные материалы музея Арктики и Антарктики в Ленинграде, значится фамилия П. Мордина, пожертвовавшего на экспедицию Седова 200 рублей. Возможно, это тот самый миллионер Мордин, которого знал Седов еще в Николаевске-на-Амуре?

О том, как доставал Г.Я. Седов средства для полярной экспедиции сообщает и художник Н. В. Пинегин: "И напрасно шатался ты по передним этих важных миллионеров, - пишет он. - Должен бы знать с детства, что такое русский толстосум. Он последний грош из тебя выжмет, по миру пустит, а сам только и способен свечу пудовую поставить или колокол отлить. В кабаках пропьет, девкам раздарит, а на что-нибудь дельное - не жди".

Интересное на этот счет письмо Седова, адресованное некто М.М. Иванову. Оно хранится в экспозиции музея Арктики и Антарктики в Ленинграде. В нем говорится: «Дорогой Михаил Михайлович! Посылаю Вам выработанную мною программу плавания экспедиции к Северному полюсу. Если понадобится, то и карту с показанием маршрута пришлю. Я думаю, что Вам программа нужна будет для соображений, когда об этом случится говорить с кем-нибудь... Ваше доброе русское сердце, еще прошу Вас. Моя служба в гидрографии говорит сама за себя. Высоко буду счастлив, оставить часть открытия Северного полюса для родной России. Помогите же мне, дорогой. Помогите же мне, дорогой Михаил Михайлович отыскать это русское сердце, которое бы дало нам деньги. Искренне уважающий и преданный Г. Седов. 1911 г. 5 января, Знаменская, 15, телефон 141-93». Кто такой М.М. Иванов, его должность, звание, местожительство мне установить, пока не удалось.

Поиски средств для пароходного сообщения на Амуре, а также для полюсной экспедиции; организованные Седовым позже, представляют для нас особый интерес и требуют от нас дальнейшего изучения. Пожертвования на экспедицию поступали, но не так активно и не в тех размерах, как ожидал ее организатор. В материалах Географического общества в Ленинграде есть документы с записями, выполненными Седовым, которые свидетельствуют о том, как очень тщательно он вел учет финансовых поступлений из различных городов и губерний.

Отъезд из Николаевска

Совсем недавно появились новые подробности о жизни Седова. Часть из них была опубликована Ю.А. Сенкевичем и А.В. Шумиловым в книге «Их позвал горизонт». «В Николаевске на Амуре Георгий Яковлевич, - пишут исследователи, - квартировал в семье Безносовых и стал невольным свидетелем жестокого обращения хозяина квартиры с женой и детьми. Седов помог женщине освободиться от домашнего гнета: она вскоре переселилась в Полтаву, где в то время жили родители Георгия Яковлевича. Сын ее при содействии Седова позже поступил в петербургское реальное училище, старшая дочь в петербургскую гимназию, а младшая подружка Пины, фактически выросла в семье Седовых. И Таля, и рано осиротевшая Пина стали как бы дочерьми Георгия Яковлевича.

Сохранилась фотография: Георгий Яковлевич и две девчушки в форменных платьях гимназисток. В одной из них нетрудно уловить черты фамильного сходства: это Пина, дочь Евдокии Яковлевны, сестры Седова, а вторая - Таля Безносова». В статье «Племянница капитана», опубликованной 31 января 1980 г., рассказывается о судьбе Пины. «Пине было полтора года, когда она осталась сиротой - умерла мать, сестра Георгия Яковлевича. Отец и мачеха были грубы с девочкой, и родители Г.Я. Седова забрали ее к себе. Георгий Яковлевич, у которого не было своих детей, стал Пине словно родным отцом и сделал все чтобы девчушка из бедной крестьянской семьи выучилась грамоте...»

Обе эти публикации, дополняя друг друга, раскрывают неизвестные нам, чисто человеческие качества Г.Я. Седова. Не имея своих детей, свои отцовские чувства и заботы он отдает своим племянникам и детям близко знакомых ему еще по Николаевску на Амуре семьи Безносовых. Во всем этом прослеживается благородство офицера, высокие нравственные начала, чувственность и самопожертвование.

Попутно уточним кто жил в доме Седова в Полтаве? Это семья его сестры - Евдокии Яковлевны. Родители Г.Я. Седова в то время жили на хуторе Кривая коса. В подтверждение последнего можно привести два более поздних документа «Отношение канцелярии войскового наказного атамана войска Донского в главное Гидрографическое управление. 24 февраля 1915 г.: и «Отношение Гидрографического управления атаману Ново-Николаевской станицы, Таганрогского округа, области войска Донского. 3 августа 1916 г.», опубликованные в журнале «Красный архив» (№3 (88), 1938 г. с.74-75). Здесь говорится об обследовании хаты Якова Седова, бедственном положении семьи и отказе в пенсии отцу, по случаю утраты кормильца.

Некоторые неизвестные сведения о жизни Седова на Дальнем Востоке изложены также А. И. Алексеевым в книге «Береговая черта». Он пишет: «Г.Я. Седов находился под следствием военно-морского суда. Все это - продолжение дела №707. Из документов видно, - пишет А.И. Алексеев, что Седов выехал из Николаевска на Амуре 7 октября 1906 года, самовольно, не сдав на законном основании должности своему преемнику, выехал из названного города, состоявшего тогда на военном положении, и 18 октября явился

к командиру Сибирского флотского экипажа». Главный военно-морской прокурор, тайный советник Н. Матвеев сообщал по этому поводу Главному военно-морскому судному управлению:

«Следствие показало, что на совершение означенного проступка штабс-капитан Седов решился с одной стороны вследствие болезни ушей, требовавшей, по удостоверению врачей госпитального лечения, чего в Николаевске осуществить не представлялось возможным, а с другой стороны потому, что вновь назначенный ревизором офицер не принимал денежных расписок, выданных штабс-капитану Седову начальником отряда, капитаном 2 ранга Кузьминым-Караваевым без признания последним этих расписок действительными: между тем, капитан 2 ранга Кузьмин-Караваев находился в отсутствии и мог прибыть в Николаевск лишь после ухода последнего парохода, с которым выехал штабс-капитан Седов».

За этот проступок по законам военного времени Седов подлежал преданию суду, но следствие было назначено уже после того, как он уехал с Дальнего Востока. Пока все это дошло до столицы обстоятельства сложились таким образом, что Седову во что бы то ни стало надо было ехать из Петербурга в Колымскую экспедицию. Поэтому по ходатайству А.И. Вилькицкого «ввиду приведенных совершенно исключительных обстоятельств, а также удостоверенной начальством отлично-усердной и полезной службы» дело о Седове было представлено суду с просьбой предать это дело забвению». Царь 2 марта 1909 года утвердил представление. Г.Я. Седов прибыл во Владивосток и здесь, находясь на излечении, готовит во Владивостокскую портовую контору финансовый отчет об израсходованных суммах во время службы в Тихоокеанском флоте.

Здание бывшей Европейской гостиницы по улице Ленинской, 119 где жил Седов, существует во Владивостоке и сегодня. Оно было построено в 1902 г. купцом Жариковым. В нижнем этаже его располагался вино-бакалейный магазин. В 1912 году здание купила Городская Управа для использования под школу, а с 1913 в нем находилась библиотека имени Гоголя, впоследствии имени Горького.

В настоящее время стоило бы повесить памятную доску о днях пребывания Г.Я. Седова во Владивостоке, тем более, что этот адрес указан им лично в материалах № 707 (28).

Такой рапорт-отчет мне удалось найти в фондах архива. Географического общества в Ленинграде. Привожу его полный текст: "И.Д. Ревизора отряда, миноносок в Николаевске на Амуре ноябрь 1906 г. №68 Владивосток. В Владивостокскую портовую контору, отдел хозяйственный. Рапорт. По приказанию командира Владивостокского порта при сем представляю окончательный расчет (в офицерских расписках) на сумму пятнадцать тысяч четыреста пятьдесят рублей (15450 руб. 1,5 коп.) в израсходовании денег принятых мною от начальника морской обороны капитана 2 ранга Тудермана и заведующего миноносками и их командами капитана 2 ранга Кузьмина-Караваева. Подробный расчет кассы представляю на обороте сего, заведующему миноносками и их командами капитану 2 ранга Кузьмину-Караваеву на все принятые в отчет деньги, мною выданы установленные расписки. Настоящий отчет в Николаевске не мог быть мною представлен, по случаю моего срочного выезда и нахождения в это время заведующего миноносками и их командами капитана 2 ранга Кузьмина-Караваева во Владивостоке. Штабс-капитан Седов".

Рапорт и приклеенная расписка к документу в точности согласуются с приложением к отчету реестром. Отметка портовой конторы датирована 16 ноября 1906 года. Указанные документы свидетельствуют о большой аккуратности в ведении финансовых дел ревизором отряда Седовым. Естественно, что приезд Г.Я. Седова во Владивосток ускорил финансовый отчет за более чем двухлетний срок службы.

За казну он отчитался в виде расписок. Но требовалось вернуть деньги наличными. Вот, и «повесила» портовая контора на него долг, в котором он мог быть невиновен. Давал офицерам аванс - верни. Между тем составлением инвентарно-финансового отчета, сбором средств по распискам у офицеров-должников он занимался довольно продолжительное время. Ему необходимо было отчитаться за деньги, материалы, топливо, инвентарь, за снабжение боевое, техническое, шкиперское за время всей компании в отряде миноносок. Ведь Седов был ревизором всего отряда. Это и казначей, и интендант, и снабженец, одним лице он представлял портовую контору.

Краевед из Николаевска-на-Амуре Николай Николаевич Кошелев

в газете «Ленинское знамя» (25 сентября 1986 г.) в статье «Амур в судьбе Георгия Седова» пишет: «Вернувшись в Николаевск Седов произвел съемку полуострова Адмиралтейская кошка и 14 июня 1907 года сошел на берег, где занимался составлением инвентарной отчетности в местном отряде миноносок. 25 июля он вернулся во Владивосток, где приказом командира порта был назначен лоцмейстером Владивостокского района, что свидетельствует о явном признании его деловых качеств. Ровно через месяц, на том же транспорте «Монгугай», он вторично побывал в Николаевске для освидетельствования створных знаков и осмотра маячных механизмов».

Окончательно Седов рассчитался с портовой конторой Владивостока только в январе 1909 года.

Приведем письмо из материалов архива Географического общества СССР, в нем говорится:

"Владивостокская портовая контора 13 января 1909 г. №643 г. Владивосток. Штабс-капитану Седову С.-Петербург, Васильевский остров, 18 линия, дом 7 Портовая контора сообщает Вашему благородию, что деньги в сумме двести восемьдесят рублей 97 копеек получены. Ст. помощник командира порта, полковник подпись Ис. об. делопроизводителя подпись. На этом закончилась для Седова эта отчетная работа.

На далекой, оторванной от центра окраине России молодой энергичный офицер много размышляет о том, как преобразовать этот край, как полнее и результативнее использовать его людские, природные ресурсы.

Большой интерес в продолжение нашего разговора о пароходном движении представляет письмо Седова в канцелярию Приамурского генерал-губернатора от 1 мая 1907 года (входящий номер №3954/495. Здесь он пишет: «В сентябре месяце 1905 года мною было подано Его Высокопревосходительству Генерал-губернатору прошение о разрешении мне открыть срочные пароходные рейсы по рыбалкам лимана реки Амур и о выдаче мне на это от правительства субсидии.

К прошению были приложены документы, поддерживающие необходимость этого предприятия в крае, от разных учреждений. До сих пор я по этому ходатайству не получил никакого ответа. Ввиду чего прошу не отказать уведомить меня в возможно непродолжительном времени: в каком положении находится мое ходатайство и не встречается ли вообще препятствий со стороны Генерал-губернатора к открытию таковых рейсов, хотя бы на свой страх и риск, помимо правительственной субсидии. Мой адрес: Владивосток, Европейская гостиница, №18, 1907 г. апреля 27 дня, Владивосток».

На последнее письмо ответа не пришлось долго ожидать. Канцелярия Приамурского Генерал-губернатора 3 мая 1907 г. № 3441, г. Хабаровск сообщила: «От канцелярии Приамурского генерал-губернатора сим объявляется штабс-капитану Седову, на прошение от 27 минувшего апреля, что для открытия на свой страх и риск пароходных рейсов между рыбалками Амурского лимана с соблюдением установленных законом для открытия пароходных предприятий разрешения Генерал-губернатора не требуется. Делопроизводитель - подпись неразборчива. И далее приписка. Владивостокское городское полицейское управление для вручения штабс-капитану Седову, живущему в городе Владивостоке, Европейская гостиница №18, со взысканием с него гербовых марок 75 к. достоинством, для оплаты прошения Седова и настоящего объявления, на котором марки должны быть погашены».

Так закончилась инициатива Седова, ожидавшего поддержки от генерал-губернатора и от правительства в течение 20 месяцев. Администрация тогда не считала нужным вкладывать средства в предложенное им предприятие. Но дело это, как говорится, не пропало даром. В 1915 году спустя 10 лет в лимане Амура на правительственные средства было организовано каботажное плавание. Поиски документов по этому вопросу нашли свое продолжение в «Трудах командированной по Высочайшему повелению Амурской экспедиции, в отчете о командировке в Николаевский район чиновника особых поручений 5-го класса, при переселенческом управлении В.Ф. Романова, С.-Петербург, 1911 г.».

В разделе 6 этого документа «Общие меры экономического и культурного развития Николаевского района, «в пункте Г», предусматривалось: «Принять меры по устройству субсидированных правительством пароходных рейсов между прибрежными селениями низовьев, устья и лимана Амура».

Таким образом, с 1915 года началось регулярное пароходное сообщение между населенными пунктами нижнего Амура, Северного Сахалина и побережья Охотского моря. На мой взгляд, инициативы Седова помогли открыть данное пароходное сообщение, его действия и прошения стимулировали решение этой проблемы.

Отыскать этот любопытный документ мне помог краевед из Николаевска-на-Амуре, в прошлом директор городского краеведческого музея В.И. Юзёфов, за что я ему приношу мою искреннюю благодарность.

Седов в дальневосточной прессе

Интересы Г.Л. Седова после приезда во Владивосток не ограничивались только служебными обязанностями. Он знакомится с журналистами газет города и, вскоре выступает в качестве активного корреспондента местной печати.

Изучение опубликованных Седовым статей в дальневосточных изданиях открывает нам новые, неизвестные грани его деятельности. Широта и глубина его интересов поражают. Седов с симпатией относится к коренным народностям Амура и их судьбам. В статье «Дальний Восток» (к 50-летию Приморской области), опубликованной в газете «Уссурийская жизнь», (2/15/ ноября 1906 года, № 49) он пишет: «Если верить официальным данным перед войною существовало население в 312541 душ, причем в этом числе, русского населения было около 205000 человек. В свою очередь более трех четвертей его должно падать на наиболее благоприятный Южно -Уссурийский край. Таким образом, остальная часть области представляет из себя совершенную пустыню, кое-где лишь населенную ороченами, мирно доживающими свой век и вымирающими с поразительной быстротой, доказательством чего может служить тот факт, что в течение пяти лет число их с 44000 душ пало до 38000 душ, т.е. 6000 душ - цифра, заставляющая думать о возможности полного их уничтожения в каких-нибудь 50 лет максимум, тем более, что за последние годы войны, они были брошены совершенно».

Седов удивительно точно анализирует положение дел в народном хозяйстве края. Громадная береговая линия и обширные морские площади, но почти нет своего каботажного, своего мореходства,

своих морских промыслов. Рыбные промыслы, правда, существуют, но все-таки дело требует больших улучшений. Земледелие в наиболее пригодной для сего части, ведется примитивными способами и поэтому продукты его далеко недостаточны для удовлетворения даже нужд самого края, скотоводство также. Лесные богатства далеко не эксплуатируются надлежащим образом. Недра земные - также. Много, что мог бы дать сам край, привозится из заграницы. Обрабатывающая промышленность в жалком положении и далеко не удовлетворяет нужд края. Словом, на чем бы мы не остановились - мало отрадного».

В другой статье «Вниманию наших моряков», опубликованной также в газете «Уссурийская жизнь» (26/9/ ноября 1906 года) Георгий Яковлевич ставит вопрос о необходимости издания свода русских морских карт для организации мореходства. Он пишет: «А теперь стыдно сказать, имея массу сведений, собранных нашими моряками, мы пользуемся не только английскими книгами, но и картами. Все жалуются, что нет наших карт, нет наших книг. Да, нет, но они могут быть созданы без больших затруднений.

Благодаря отсутствию такой сводки очень часто приходится тем же морякам затрачивать массу времени совершенно непроизводительно, при желании более или менее обстоятельно познакомиться с тем, или другим пунктом края. Но такой труд был бы в высшей степени полезен не только для одних моряков. Меньше было бы работы исследователям материка и его жизни. Лица, занимающиеся морскими промыслами или желающие заняться ими нашли бы в книге много полезных для себя указаний. Ведь вообще никто не скажет, что наш край утратил интерес, наоборот, он начинает его приобретать».

Эти две вышеназванные статьи подписаны псевдонимом Г.Я. Седова «ЭН. Эм» по всей вероятности по цензурным соображениям. По свидетельству П.А. Чумака псевдоним составлен от начальных слов «наш моряк».

Особый интерес, на наш взгляд, представляют также его другие публикации. Они показывают неплохое знание Седовым внешнеполитической обстановки того времени, глубокое понимание условий функционирования нашего флота в связи с возрастающим значением Северного океанского пути для России. Седов особо подчеркивает стратегическое значение восточной части пути в Северном Ледовитом

океане, достаточно обоснованно ставит вопросы об усилении обороны Дальнего Востока. В них виден светлый ум Седова, не лишенный прозорливости и предвидения. В статье «Северный океанский путь» (газета "Уссурийская жизнь" № 74 , 3 декабря 1906- г. и № 75, 5 декабря 1906 г. он пишет: ... «Теперь на очередь выступила вторая половина Северного океанского пути: от устья Енисея до Берингова пролива будем её называть восточной половиной. Эта половина совершенно не исследована и даже незнакома нам. - Продолжая мысль он заключает : - «Мне кажется уже настало время для наших моряков позаняться серьезнее исследованием у. восточной половины пути, чтобы открыть глаза русскому обществу, которое привыкло смотреть на него, как на что то такое страшное, недостижимое. Можно плавать и мы переменяв свои взгляды благополучно поплыли до Енисея. Поплывем же и дальше до Берингова пролива, смелее моряки! Вам это необходимо сделать ради отечественной пользы, долга перед Родиной и национальной гордости. Вы моряки, обязаны сказать своим соотечественникам: что это за путь и можно ли им свободно проходить судам (32). Его мысли о развитии восточной части Северного морского пути на десяток лет опередили впоследствии принятые действия к его освоению. Далеко не все исследователи признают в этом пионерскую роль Седова, рожденную в истинно дальневосточных условиях, в далекой глубинке от центра России. Замечу, жизнь Г.Я.Седова в этот период исследователями практически не изучалась.

В статье, озаглавленной «Значение Северного океанского пути для России»,(газета "Уссурийская жизнь", 17 января 1907 года , № 104) он пишет: "Я думаю и почти уверен, что между русскими моряками уже есть охотники и они по первому зову правительства-" вызываем желающих", бросить все и охотно встанут под почетный флаг полярной экспедиции: принесут все свои личные интересы в жертву великому делу своей Родины, несмотря ни на какие предстоящие лишения и бедствия".

Касаясь международного положения на Дальнем Востоке, и итогов русско-японской войны, он пишет: "- Между тем всевозможные осложнения с великими державами Востока не за горами, и громко и прозрачно звучат о новой для нас беде. Теперь предположим, что над наш страшась новая беда и нам явилась крайняя -необходимость послать не Восток свой флот и войска, в каком мы тогда

очутимся положении: южный путь на Восток для нашего флота почти безнадежен ибо будет находиться в руках нашего врага, а северный будет не исследован и неизвестен нам. Тогда наш флот принужден будет болтаться без дела в Балтике, или же снова рискнуть идти вокруг Африки, чтобы потом прямо с пути в расстроеном виде встретиться с неприятелем у его базы и достаться ему целиком в руки. Это выйдет похоже на малороссийскую поговорку: «Хочь сядь да плачь, хочь сидя плачь»(33).

Глубоко переживая результаты исхода битвы эскадры В.Л.Рожественского при Цусиме, Седов продолжает: "Другое будет дело, если наш Флот пойдет по изученному нами заранее северному пути: неприятель его на этом пути встречать безусловно не может, а если бы, предположим, и встретил, то только в Беринговом море или проливе, где для боя у обоих флотов шансы будут равные, если наши не лучше, так как, во-первых: бой будет вестись ближе к нашей базе (Петропавловск), а дома, как говорят малороссы : и кочерги помогают: во-первых: все запасы у нашего флота будут в целости, расшатанности в корпусах и орудиях не будет, как это было бы неизбежно при переходе южным путем: ибо переход флота по Северному Ледовитому океану между льдами был бы большей частью штилевой и, кроме того, он во много раз короче южного: флот бы двигался малым ходом и поэтому запасов свободно хватило бы для всех боевых судов до первой нашей базы. -Петропавловска, команда не была бы истомлена жарой и качкой, как это наблюдается на южном переходе: на холоде же матрос будет, чувствовать себя здоровее , а потребность для него тепла, насколько это будет необходимо, всегда может быть добыта на самом судне". Он предлагает свой вариант перехода Северным морским путем. «Плавание флота по Северному пути может быть совершено в срок одного года и одного лета, т.е. в срок немного больший плавания по южному пути. Зиму перезимовать флот может свободно в одной из бухт, имеющих на этом пути: полагаю, что подходящая бухта для зимовки флота найдется на Новосибирских островах. Бороться с крупными льдами флоту не придется,- он их должен будет обходить, как я уже ранее писал, то в ту, то в другую сторону, по примеру того же экспедиционного торгового каравана судов на переходе от Мурманска до Енисея, который таким путем

благополучно миновал льды, в особенности в Карском море, которые ими изобилуют. Жидкие же длинные поля флот может проходить прямо, ломая ледоколом, которому вполне под силу будет справиться с НИМИ».

Используя свой личный опыт и знание Арктики, плавание на пароходе «Пахтусов» в течение 1902-1903 г. Георгий Яковлевич утверждает возможность прохода военных кораблей Северным морским путем. Он писал: Пароход «Пахтусов», имея наружную обшивку борта лишь в четверть дюйма и то пробился сквозь такой лед, когда являлась необходимость, о ледоколах же и броненосцах и говорить нечего, а тем более, если все суда будут идти в строгом кильватере, тогда вся тяжесть льда будет ложиться на передний ледокол, которых может быть при этом несколько штук».

По своей силе и обоснованности этот вывод Седова, опубликованный в статье «Значение Северного океанского пути для России» (газета "Уссурийская жизнь", 5 декабря 1906 г. №75, 17 января 1907 г., № 104) намного опережает события того времени, призывает к быстрейшему освоению восточной части Северного морского пути.

Известно, что поражение в русско-японской войне заставило царское правительство по-новому посмотреть на Север, на Северный морской путь. Позднее было принято решение об организации гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, которая работала в 1910—1915 годах на ледокольных транспортах "Таймыр" и "Вайгач". Седов внимательно следил за её результатами...

Он ратовал за преобразование Петропавловска в первоклассную крепость и военный порт, с вполне пригодной гаванью для судов любой осадки. "Без такого преобразования проход нашего флота тоже не будет достигать цели,- писал он, - так как по приходе его в Берингово море, он там нигде не найдет приюта и, следовательно, должен будет опять идти во Владивосток, мимо неприятельской базы и флота, подставляя им свою слабую сторону. В Николаевск на Амуре флот, благодаря мелководью реки, пройти не сможет".

Преобразование базы Петропавловска Седов увязывал с исследованиями Северного океанского пути.

Во многом сбылись мечты Георгия Яковлевича в наше время. Успешно развивается круглогодичное судоходство по Северному

морскому пути. Проводятся широкомасштабные исследования с целью дальнейшего освоения Арктики. Крупнотоннажные суда класса "река-море", построенные для Амурского речного пароходства, бороздят ныне зоны лимана Амура, Татарского пролива, морей Тихого океана. Активно развивается мореплавание на Дальнем Востоке. Амур стал напряженной транспортной артерией нашей страны.

Большой интерес представляют его статьи – «Амурский лиман», ("Уссурийская жизнь", 24/7/ ноября 1906 года, № 68), подписанная Г.С. . В ней Седов поднимает вопросы о безопасности плавания в Амурском лимане, о трудностях работы лоцманов, о простоях судов на мельях, об ограждении фарватеров, сроках навигации и т.п. «Беру на себя смелость предложить выработанную мною систему ограждения Амурского лимана,- пишет Седов. Прежде всего ограждение лимана не должно зависеть от транспорта, приходящего из Владивостока вместе со всеми другими торговыми судами, а то позднее, как например, в этом году, транспорт всегда может встать на мель или по дороге повредиться и, таким образом, оставить лиман и пароходы в безнадёжном состоянии. Все средства для ограждения необходимо постоянно иметь в Николаевске, главнейшие из них следующие: 1) сильный морской катер типа "Сокол" Николаевской крепостной артиллерии, 2) морская железная баржа с краном грузоподъемностью около 50 тонн, 3) большой запас различных вех и баканов, 4) запас остропленных камней и сегментных якорей, 5) запас различного троса и цепей, 6) достаточное число шлюпок, в том числе два спасательных вельбота, 7) один опытный лоцмейстер, он же командир катера, 8) человек 50 лоцманской команды, и. 9) два плавучих маяка. Имея все перечисленное в Николаевске, морское ведомство всегда сумеет прочно и своевременно оградить все фарватеры до прихода судов с моря". В статье Седов поясняет как ставить вехи и баканы, а также плавучие маяки, как организовать связь с Николаевском - каким образом организовать работу лоцманов.

К теме "Амурского лимана", он возвращается в другой своей статье, опубликованной в газете "Далекая окраина" 28 июня 1907 года (№ 75). В ней он рассказывает об изменяющемся фарватере Амура вследствие перемещения песков, используя свой опыт промеров, выполненные им на Орловских кошках в горле Белого моря в 1902 г.

под

руководством

Л.И.Варнека.

Седов указывает, что находящиеся в распоряжении лоцманов карты не дают представления с фарватерах Амура. "Карт лимана существует две, - пишет он, - одна № 1532, изданная в 1857 г., другая № 556, изданная в 1900 г. Как та, так и другая показывают фарватер неверно. Что касается воспитания лоцманов,- заключает Седов,- то об этом не может быть и речи, до выпуска в свет правильных карт". Его интересует техническая сторона дела. Практичностью, выдвигаемых предложений и оценок, Седов безраздельно завоевывает читателя на свою сторону. Рассказывая о бедах существующей организации лоцманского дела в Амурском лимане, он четко выстраивает перечень работ, которые необходимо выполнить.

Нельзя не отметить к другие публикации автора, вышедшие в свет в 1907 году. Так, например, в статье "Военный порт в Николаевске на Амуре" (газета "Далекая окраина", 4 августа 1907 г., № 107) ,он писал: "Настало время обратить внимание на устье Амура, его лиман, оборудование крепости подвижной морской обороны. От защиты устья зависит благополучие всей реки." Штабс - капитан по Адмиралтейству Г.Я.Седов поднимает вопрос об использовании Пальвинской протоки, представляющей собой обширный глубокий рукав, закрытый от всех ветров, волнений. "Его (рукав Пальвинской протечи -П.Ф.) можно назвать тихой пристанью не только для судов , но и для шлюпок",- писал Седов (34). Здесь он говорит о необходимой изолированности торгового порта от миноносного отряда, предлагал перенести его стоянку в район села Маго.

В корреспонденции "По далекой окраине", (газета "Далекая окраина"(12 августа 1907 года, № III) , Г.Я. Седов рассказывает о том, как горит тайга под Николаевском. "Почему не тушим тайгу? - пишет он.- Неужели нельзя организовать партию тушильщиков? Будут затрачены рубли на тушение, а спасены - сотни тысяч. Так и здесь говорят и все смотрят - это нас не касается". А разве такое отношение к лесу, лесным богатствам не встречается в наши дни? Здесь Седов вполне созвучен настоящему времени, хотя прошло с тех пор более восьмидесяти лет?

Ошибки и уроки одни и те же?(35).

Выступления Г.Я.Седова в дальневосточной печати позволяет сделать вывод о том, что, если его плавание в 1902-1903 гг. позволило ему познакомиться с морями Северного Ледовитого океана, то Дальний Восток направил его мысль на покорение Северного полюса

Дата отъезда неизвестна . . .

Когда Седов уехал с Дальнего Востока? Попробуем рассмотреть этот вопрос, А.И.Алексеев в книге "Береговая черта" пишет: Г.Я.Седов находился на Дальнем Востоке с апреля 1904 по апрель 1907 г.". По-моему мнению последняя дата не является точной. Публикация Г.Я. Седова в газете "Далекая ³⁶окраина" от 12 августа 1907 г. (№ III) указывает на то, что в августе 1907 г. он еще мог быть во Владивостоке. В статье "С мостика транспорта М", опубликованной в той же газете 21 сентября 1907 г. он рассказывает о своем участии в работе маячной комиссии (транспорт назывался "Монгучай"). Здесь же Седов приводит список участников комиссии, чем подтверждает свое плавание в составе комиссии в августе - сентябре 1907 г. В первой статье Седов говорит жителям крат о том, какой вред краю наносит беспечность населения города Николаевска – на - Амуре, не организовавших тушения пожаров в близлежащих лесах, во второй -он рассказывает о том. как отстаивался во время тайфуна в бухте Преображения 27 августа транспорт "Монгучай". 30 августа транспорт прибыл в Императорскую гавань (ныне - Советская Гавань). Затем "транспорт М", получив с почтовым пароходом предписание командира порта, следовать по назначению , 31 августа в восемь с половиной часов вечера снялся с ЯКОРЯ и направился на Сахалин в порт Александровск.

Еще более нас убеждает информация с перечислением конкретных лиц в этой же газете. "26 августа "транспорт М", приняв на борт ревизионную маячную комиссию, состоящую из председателя, подполковника Ковшикова и членов : штабс-капитана Седова, инженер-строителя Кирилова, специального маячного механика Грельнера , делопроизводителя дирекции маяков Зусмана , вышел из Владивостока в море. Командиру А.А. Рюмину было поручено еще проверить насколько позволяют обстоятельства, фарватеры Амурского лимана и на обратном пути снять ограждения Северного и Сахалинского фарватеров в срок не позднее 15 сентября . "Таким образом, Седов в сентябре 1907 г. еще плавал в море и ни о каком апреле месяце ,как указывает- А.И.Алексеев, не может быть и речи. Сопоставим указанное выше с официальными материалами полного послужного списка поручика по Адмиралтейству Георгия Седова, составленного февраля 15 дня 1906 года, находящегося в Центральном Государственном архиве

военно-Морского флота (35). Здесь имеется следующая запись:

"В 1906 году помощник распорядителя по постановке вех и баканов"

"В 1907 году помощник распорядителя по постановке вех и баканов",

"В 1908 году с 26 июня по 22 сентября - начальник рекогносцировочной экспедиции Каспийского моря".

37 "5 декабря 1908 года Высочайше пожалован Седову орден Святой Анны 3 степени".

Сопоставляя даты послужного списка с публикациями Седова, выведшими во Владивостоке в газете "Далекая окраина" ,12 августа и 22 сентября 1907 года можно утверждать, что Седов весь 1907 г. находился на Дальнем Востоке.

Эти публикации Седова не были известны исследователям жизни и службы Георгия Яковлевича. Авторы многочисленных книг и газетных ,журнальных статей о Седове явно недостаточно используют дальневосточные источники. А ведь это, включая его Колымскую -без малого пять лет. В десятках книг и статьях о Г.Я. Седове авторы, как правило , ограничиваются , по поводу его пребывания на Дальнем Востоке лишь одной фразой : "Участвовал в Русско-японской войне, служил на Амуре на миноноске № 48". Но спрашивается, можно ли только одной этой фразой описать кипучую жизнь Г.Я.Седова на Востоке России? Мало кто из исследователей жизни великого русского полярного исследователя обращается к материалам его дальневосточной жизни. Здесь стоит лишь упомянуть имя А.И. Алексеева, некогда жившего в Советской Гавани, и хорошо представляющего, что такое Дальний Восток и что он может дать живущему здесь, поскольку сам прошел этот путь. Сейчас А.И.Алексеев проживает в Москве. Он первым нашел и опубликовал "Дело № 707", на основе которого удалось выяснить немало неизвестных подробностей , связанных с жизнью и службой Седова. Его последняя книга - "Береговая черта" дополнилась совершенно новыми данными о нем. Ученый в своих книгах неоднократно утверждает, что " жизнь Г.Я. Седова на Дальнем Востоке малоизучена". Возможно, данная публикация, так же в какой-то мере восполнит пробелы в дальневосточной биографии этого человека.

В газетном фонде СССР библиотеки имени В.И. Ленина в Москве, мною было обнаружено неизвестное письмо Г.Я.Седова" Обществу дальневосточных моряков флота.

Оно было опубликовано в газете "Далекая окраина" 5 января 1908 года (№ 217). Приведу его полный текст.

"Открытое письмо обществу дальневосточных моряков флота. После долгой работы Вашей товарищи, в стенах училища дальнего плавания по выработке программ дальневосточных нужд и улучшения торгового мореплавания, доя проведения её в жизнь через посредство совместных обсуждений на Всероссийском съезде торговых моряков в Москве, Вы перешли к выбору от себя делегата на этот отъезд, которому и должны были поручить ходатайство об осуществлении намеченных Вами целей в интересах всего далекого края и моряков, судьбой заброшенных в него, и выбор Ваш остановился на мне. Искренне благодарю Вас, товарищи, за оказанное мне высокое Ваше доверие и за честь, которую Вы мне оказали, дав возможность поработать на пользу Вашим интересам и интересам Вашего почти забытого края.

Несмотря на то, что я уже нахожусь с некоторого времени в разлуке с торговым флотом и, казалось бы, являюсь человеком чуждым для его интересов, я все-таки по-прежнему связан, всей душой и мыслями с дорогим мне рабочим флотом и родственной корпорацией. И поэтому, вступая с гордостью на трудный, указанный Вами путь работы, приложу все свое старание и силу , чтобы насколько будет возможно оправдать Ваше высокое доверие ко мне- сделать доброе полезное дело для всего полудикого края. Г.Седой(37)

Что удалось добиться Седову на съезде? Чем сумел завоевать столь высокий авторитет штабс-капитан по Адмиралтейству? Мог ли он опубликовать открытое письмо к морякам, находясь за пределами края? Письмо датировано 5 января 1908 года. Следовательно, можно предположить, что и в это время он находился все еще на Дальнем Востоке. Правда пока (мне во всяком случае) неизвестно - состоялся ли Всероссийский съезд моряков и каковы его результаты?

Известно другое: Седов, получив известие о болезни родителей, выехал из Владивостока в отпуск . Но приказа по морскому ведомству о его откомандирования с Дальнего Востока пока также не обнаружено. Поэтому-то и неизвестна точная дата отъезда.

Остается неясным, каким образом, - как пишут некоторые исследователи,- находясь под следствием за самовольный выезд из Николаевска – на - Амуре 7 октября 1906 года; встречая недоброжелательное

отношение со стороны офицеров Гидрографического управления, Седов в декабре 1908 года был награжден орденом "Святой Анны 3-й степени".

Может быть долго шли бумаги до Петербурга, возможно они не застали Седова, находившегося в экспедиции на Каспийском море? Между тем в его послужных документах, относящихся к периоду 1908-1909 годов, отмечено:

"В службе офицера не было обстоятельств лишающих права на излучение знака отличия безупречной службы или отдаляющих срок выслуги по сему знаку. Командир Кронштадского Флотского полужива, капитан I ранга. Подпись", (подпись неразборчива).

Учитывая изложенное, мы смеем утверждать, что Седов в январе 1908 года находился еще во Владивостоке.

Экспедиция на Колыму

К моменту назначения в Колымскую гидрографическую экспедицию, которая должна была провести гидрографические работы в устье реки Колымы и др., Г.Я. Седов имел уже достаточный опыт руководящей и исследовательской работы. За его плечами была экспедиция в Карское море и на остров Вайгач. Служба на Дальнем Востоке дала ему опыт управления коллективами людей и опыт исследования устья Амура и Амурского лимана.

Экспедиция состояла из трех отрядов. Западный отряд изучал побережье Северного Ледовитого океана между реками Леной и Колымой. В него входили: К.А. Волоссович - начальник отряда, астроном Е.Ф. Скворцов и штабс - капитан корпуса военных - топографов Н.А. Мюцин. Задачей -восточного отряда было изучение-побережья от устья Колымы до мыса Дежнева. В отряд входили начальник отряда геолог И.П. Толмачев, капитан корпуса топографо М.Я. Кожевников и астроном геодезист Э.Ф. Вебер. В третий отряд были определены штабс - капитан Г.Я.Седов и боцман В. Жуков. Их задачей стало исследование Колымского устья и подхода к нему со стороны океана. Общее руководство Колымской экспедицией осуществлял И.П. Толмачев.

Организация комплексной экспедиции была вызвана необходимостью активного изучения восточного сектора Арктики с целью возможной организации судоходства по Северному морскому пути,

того, о чем как мы видели, мечтал и писал в статьях Г.Я. Седов.

Экспедиция выехала из Петербурга 3 марта 1909 года. Прибыла в Иркутск 2 марта. Здесь уже началась оттепель. В Якутск пришлось выехать на колесах, а сани отправить с ямщиками до станции Хомутово. "Нас пугало одно,- писал в своем дневнике Седов,- это поздний выезд из Петербурга, благодаря чему у нас не было надежда на то, что мы успеем проскочить по зимней дороге до весенней распутицы и благополучно добраться к месту работы. Поэтому наше внимание пришлось главным образом сосредоточить на том, чтобы как можно скорее двигаться вперед.

В Якутске, к нам присоединился один казак-проводник, а в Средне-Колымске еще шесть человек. 17 марта, экспедиция миновала город Верхолениск, 22 марта благополучно прибыла в Киренск.

Хронометры я поместил на отдельной от каравана смирной лошади и с отдельным ящиком. Уложены они были в особый ящик на пружинах, обитый войлоком и кожей и в таком виде прикрепились на мягких подмостках на спине лошади. Эта лошадь тщательно нами охранялась и поэтому с хронометрами за весь путь ни -одного раза аварии не было. Хронометры, хранящие точное время.- требующие ежесуточного завода часового механизма, необходимы для определения местонахождения экспедиции. Перемещение экспедиции встречало немало трудностей, не везде выполнялись, предписания начальства, ящики не торопились везти караван экспедиции на север, т.к. дороги, наледи, переправы создавали множество трудностей . . .

Ни тройные прогона, которое мы им (ящикам – П.Ф.)платили, ни открытые предписания высокого начальства, ни грозные требования не помогали делу. Единственное, что нас тут выручало так это берданки И.П.Толмачева, которые он вез с собой для чукчей. За берданку якут с удовольствием делал все и был любезен до приторности. Купцы здесь распространяют берданки по 30-40 рублей за штуку, тогда как Толмачев уступал ее с сотней патронов за 10 рублей и даже дешевле.

14 мая экспедиция въехала в Средне-Колымск, в котором проживало около 500 жителей (200 дворов), Жители его занимались рыболовством и охотой.

"По колымскому обычаю, - продолжает Седов,- на праздник уважаемые лица в городе идут все без приглашения: и старей, и

малый, богач и бедняк, знатный и незнатный, и все находят там одинаково теплый прием и сытный кусок хлеба за одним общим столом. Вообще колымчане-добрые, хорошие люди, отличаются безукоризненной честностью и преданностью. Такие их хорошие стороны можно, мне кажется, объяснить тем, что эти люди будучи почти совершенно изолированы от внешнего мира не сталкиваются с людскими ж пороками, которые могли бы им привиты . . . В силе старинный обычай, основанный на принципах взаимной любви и преданности."

Насколько здесь низка промышленная культура, - пишет Седов, - довольно сказать, что промышленник осетровую икру выбрасывает собакам как негодный продукт".

2 июня 1909 года экспедиция прибыла в Нижне-Колымск. Колыма очистилась ото льда 26 мая. В Нижне-Колымске насчитывалось всего 37 домов, часть-юрты. Население - около 150 душ. Вместо стекол в домах применяли лед. Многие играют без усталости в карты. Здесь это единственное развлечение и утешение.

Немало интересных подробностей записал Георгий Яковлевич по мере следования к устью Колымы. К примеру: "Всякий из мальчиков казачьего происхождения от рождения своего включается на казенный паек (от 1 до 2-х пудов муки в месяц), тогда как девочки этим правом не пользуются и являются, таким образом, в семье прямой нахлебницей. Мальчик считается казаком и является вполне законным наследником этого пайка, и в том случае, если он рожден вне брака и даже если отец его не казак, была бы лишь мать казачка. Отсюда теперь понятно, почему здесь всякий мальчик дорог, а девочка ставится ни во что. Безбрачное сожителство здесь очень развито и уважается всеми как брачное. Поэтому жизнь девушки здесь начинается очень рано. Например, казачья девушка подыскивает себе мужчину для сожителства, рассчитывая главным образом на то, чтобы получить сынь-кормильца своей матери. Такая девушка с 2-3 - мя детьми-мальчиками является очень выгодной невестой и поэтому её всегда сватают лучшие женихи".

8 июля экспедиция прибыла на заимку Сухарную. На заимке-всего 10 старых наб. Дома на Колыме вернее называть амбарчиками, т.к. они не имеют ни труб, ни крыши, последнюю заменяет потолок, заваленный толстым слоем земли. Обогнув мыс Столбовой экспедиция вошла в бухту Амбарчик и раскинула свой

лагерь на берегу, у старинного амбарчика, по-видимому принадлежавшего Великой "Северной экспедиции".

В бухте были установлены футштоки для наблюдения за уровнем воды в реке. Начались метеорологические и гидрологические наблюдения. Для этой цели был обучен казак Попов, который быстро освоился и стал полезным помощником Седову. Промеры глубин проводили на карбасах. Однажды во время шторма в одном из карбасов выдавило сук, вода сильно хлынула в лодку- не успевали отливать, а заделать дыру не было возможности .-т.к. ока была завалена грузом. Едва успели выброситься на берег. Казаки перепугались насмерть.

Экспедиция выяснила, что вое устье реки Колымы было совершенно чистым ото льда, дальнейшие наблюдения над льдами в течение всего лета показали, что к востоку от Каменки до мыса Баранова лед был взломан лишь 29 июня сильным северным ветром, так что с этого времени весь прилегающий к устью Колымы лед находился в движении, подчиняясь исключительно дуящим ветрам.

В своих записках Седов вспоминает случай едва не стоивший ему жизни: "Как то раз я с командой на карбасе уехал верст за 12 строить знак, рассчитывая к 9 часам (к заводу хронометров) вернуться в лагерь, но работа так затянулась долго, что я желая во что бы то ни стало закончить постройку знака (геодезического знака -П.Ф.) оставив казаков с карбасом работать, а сам пешком пустился по берегу в лагерь. Времени оставалось у меня до завода хронометров около 2-х часов. Имея завод хронометров на 24 часа, они не давали мне никакой возможности отлучиться от лагеря более, чем на сутки. Бегу это, я, радуюсь за свою изобретательность, что и знак будет построен и хронометры будут во время заведены, но вот на пути речка. Я спустился вбред- глубоко. Я побежал вверх версты 2-3 , а донца все не видно и глубина не уменьшается. Я кинулся назад к устью, чтобы по бару перейти, но и тут глубина, а течением чуть не оторвало меня от берега. Что делать? Скатил в речку два бревна, связал их толстым шнурком от часов (другого ничего не было), вскинул ружье на плечо, верхнюю одежду и сапоги взял в левую руку, а в правую взял длинный шест, сел на бревно верхом и поплыл на другой берег. Вскоре шест не достал дна. Бревно понесло по течению. Шнурок лопнул и я со всем своим скарбом очутился в воде,

уцепившись одной рукой за бревна и придерживая ею одежды, второй рукой я выгребал к берегу. Таким образом, мне удалось причалить к желаемому берегу у самого устья, зацепившись за песчаную косу. Отсюда я бежал как угорелый, домой и волей судьбы спас свое дорогое время".

16 августа группа Седова собрала лагерь и поплыла в Нижне-Колымск, производя попутно маршрутную съемку. 10 сентября они прибыли в Средне-Колымск. 29 сентября встала река Колыма. 27 октября Седов и Жуков прибыли в Верхоянск, а с 7 ноября до 15 ноября ожидали когда будет сообщение по Лене. В Петербург Седов вернулся 15 декабря 1909 года.

Какие выводы по результатам экспедиции были сделаны Седовым. Приведу выдержки из отчета написанного им после завершения экспедиции: Плавание морских судов через бар в реку до Нижне-Колымска может сделать переворот в жизни колымского края; До сих пор на Колыме не знали ни ремесла, ни мастерства, ни вообще культуры. Ловили рыбу первобытным способом, промышляли зверя как бог на душу положит, без мало-мальски сносного оружия и умения; "Питание жителей заключалось исключительно в рыбе и отчасти в мясе, при полном почти отсутствии хлеба. Голодовки случались почти каждый год. Привозные продукты первой необходимости так дорого стоили, что бедному населению не было никакой возможности ими пользоваться. Главной причиной дороговизны и вообще тяжелых условий жизни края является, конечно, отсутствие путей сообщения, так что, при самых лучших условиях дороги сюда доставка грузов сухим путем обходится 5-6 рублей с пуда; И вот, теперь с выяснением возможности плавания морских судов через бар в реку открывается полная - возможность все дешево получить, как жизненные продукты, так и орудия для занятий. Вслед за этим придут и люди культурные, и опытные, и научат бедное полуголодное, полудикое население обеспеченно и вместе с тем, более плодотворно трудиться и жить по-человечески; Поэтому, принимая в соображение возможность таким образом улучшения быта колымского края, надо думать, что русское торговое мореплавание к берегам Колымы не замедлит развиваться на общую пользу дела, тем более, что наблюдения за погодой и льдами в море показали, что плавание в этой части Ледовитого океана для морских судов, возможно в течение по крайней мере около двух

месяцев. С другой стороны, центр населения края - Средне-Колымск расположен далеко от устья реки и, следовательно, от привозимых пароходами товаров; вполне подходящим местом для столицы Колымы может служить Шалаурово. Здесь и промысел лучше и климат мягче, а также соседство с чукчами и непосредственное общение с приходящими пароходами. В крайнем случае, необходимо завести речное пароходство до Средне-Колымска и выше, последовав всю реку до Верхне-Колымска.

Георгий Яковлевич верен себе. Вновь он здесь на Колыме, как и на Дальнем Востоке, он пытается анализировать народные, мирские проблемы людей, пытается разглядеть и понять проблемы с учетом местных условий. Он снова, как и на Амуре, пишет о развитии пароходного сообщения, как единственном пока средстве связи между отдаленными населенными пунктами.

Любознательность Седова просто поражает! Его интересуют орудия лова рыбы и зверя, обычаи, нравы, социальные беды людей. Ему удается разглядеть забитость и неправомерность женщины-хранительницы очага, в застылом и заснеженном крае. И это не случайно. Необходимо заметить, что проблемы положения женщины в обществе глубоко заинтересовали его раньше. В 1908 г. Седов издал брошюру, которая называется «Право женщин на море», в которой восстал против предрассудков, принижающих труд и достоинство женщин. Плавая на Черном море, будучи в Константинополе, Седов встречал американскую яхту, которую целиком обслуживали женщины. На Белом море в Архангельске он дважды побывал на шхуне поморки Василисы, которая возглавляла промысловую мужскую команду. Тогда он и задумался о том, что женщины могут иметь штурманское образование, могут быть капитанами, могут иметь право на штурманский диплом. К международному конгрессу по судоходству, который проводился в Петербурге в 1907 году как утверждает Н.В. Пинегин, Г.Я. Седов якобы подготовил доклад и передал его в организационный комитет. Доклад вызвал недоумение морского офицерства постановкой в нем женского вопроса. Когда отпечатали тезисы докладов, темы о женщинах-морячках не оказалось, хотя её собирались и обещали обсудить. Седов был крайне расстроен. Тут же он переписал доклад и передал его печатать в типографию за свой счет. Так, вышла эта брошюра. Кстати в конце 1908 года Седов был в Петербурге, тогда-то он и мог передать свой доклад лично. А мы уже знаем, что весь 1907 год он

еще служил на Дальнем Востоке. Таким образом, дата проведения конгресса также требует уточнения.

О чем мечтает Седов во время колымской экспедиции? 8 ноября 1905 года газета "Далекая окраина" опубликовала его письмо под инициалами Н.М. с мыса Медвежьего, написанное 26 июня 1909 года. Седов, рассказывая в ней о трудностях Колымской экспедиции пишет, что мечтает в следующем 1910 г. пойти экспедицией в восточный сектор Арктики. "Эта работа,- говорит он,- вызвана тем, что на будущий год есть предложение послать из Владивостока в Колыму, через Берингов пролив морскую экспедицию Главного Гидрографического управления с торговым караваном судов для колымского края. Таким образом, моя экспедиция является подготовительной экспедицией по исследованию морского пути для бедующей, в которой вероятно и я буду участвовать"- Из письма следует, что Седов собирался вновь вернуться на Дальний Восток, с тем чтобы пойти отсюда в малоизученный район Арктики.

Краевед Н.Н.Кошелев в статье, опубликованной 9 апреля 1986 г. в газете "Дальневосточный моряк", пишет: "В апреле 1908 года для надобностей Гидрографической экспедиции. Восточного океана в списки судов флота был зачислен транспорт "Охотск" .Узнав об этом, Седов подал рапорт с просьбой зачислить его в состав офицеров этого судна, но М.Е.Жданко наложил резолюцию с категорическим отказом и возвращение Седова во Владивосток не состоялось".

Генерал, по-видимому, всерьез изменил свое мнение о Седове, именно он сыграл неприглядную роль в судьбе Седова, не только в 1908 году, но и в 1914 ,когда организовывался поиск полярной экспедиции. Тогда он не смог найти офицера в своем ведомстве, который бы мог возглавить поиск. По всей вероятности, здесь сказывались публикации Седова о качестве морских карт, его смелые выступления в прессе, которые знали и читали в Петербурге и начальство не могло простить Седову, «вынос сора из избы"" , как говорит русская пословица".

Архангельский краевед и ученый К.П. Гемп в подтверждение этой мысли писала: Георгий Седов зимой 1911 года составил проект экспедиции в восточные моря Арктики". Это еще раз подтверждает, что Седов мечтал о возвращении на Дальний Восток.

В апреле 1910 года вскоре после экспедиции на Колыму, Седов

был избран действительным членом Русского географического общества, затем ему был вручен диплом действительного члена Русского астрономического общества. Эти акты свидетельствуют о признании научных трудов. Он также получил благодарность от Академии наук за ценные геологические и палеонтологические коллекции.

После смерти Георгия Яковлевича, его жена Вера Валерьяновна Седова передала в 1915 году в Главное Гидрографическое управление рукопись "Отчета экспедиции в устье реки Колымы".(38).

Рассказывает Ксения Петровна Гемп

Моё многолетнее знакомство с известным ученым, знатоком Севера, старейшим краеведом. Почетным членом Географического общества СССР, автором многих книг и научных трудов, с Почетным гражданином и жителем города Архангельска, участницей 31 -й морской экспедиции Ксенией Петровной Гемп, позволило мне за много лет собрать воедино её воспоминания о Георгии Яковлевиче Седове. Ксения Петровна лично хорошо знала Георгия Яковлевича, его жену Веру Валерьяновну, поддерживала с ней переписку.

В момент ухода в 1912 г. экспедиции Седова к Северному полюсу К.П. Гемп было 18 лет. Возможно, она теперь единственный свидетель этих событий, знавшая Георгия Яковлевича лично. Седов часто бывал в их доме и она имела возможность знать лично этого человека.

Из многих бесед с Ксенией Петровной в разные годы и её публикаций в газетах и прочих изданиях написан этот мой материал:

«Образ Седова у меня сложился давно,- рассказывала К.П. Гемп, Впервые я увидела Георгия Яковлевича Седова летом 1910 года. Он приходил к отцу, который работал инженером по изысканию строительства портов на Белом и Баренцевом морях, по различным делам перед своим отходом на Новую Землю. Тогда же Георгий Яковлевич познакомил нашу семью со своей женой.

Позднее, уже будучи студенткой, я встречалась с Седовыми в Петербурге и в Архангельске в период подготовки экспедиции на полюс. Встречи были частыми и в доме, где снаряжалась экспедиция (дом лоцманской службы в Соломбале), где жили Седовы, и у нас на улице Соборной (ныне К.Либкнехта). Мой отец, долгое время возглавлял комитет по изучению Русского севера,

он высоко ценил работы Георгия Яковлевича в Крестовой губе Новой Земли. Седов был настойчив, требователен к себе и это нравилась моему отцу. Он интересовался у отца вопросами вечной мерзлоты. Седова интересовала низовая (донная) температура морей и океанов и конкретно на дне Белого моря. Будучи любознательным человеком он обратил внимание на то, как укреплялись берега –Северной Двины. В берега вбивал надолбы, а потом на баржах возили камни и сбрасывали их. Так, укреплялись берега у Гостиного двора в Архангельске в 1902-1903 гг. Седов у моего отца просил для экспедиции взрывчатку для того, чтобы взрывать лед в случае ледового пленения. На практике этот метод Седовым применялся, но был малоэффективен вследствие большой толщины льда.

Георгий Яковлевич Седов был выше среднего роста, весь крупный, широкие, хорошо развернутые плечи, голова на крепкой шее, лицо несколько скуластое, крутой лоб, красивого четкого рисунка рот, крепкие сжатые губы, большие, глубоко посаженные синие глаза, взгляд твердый, холодноватый. Но вот он улыбнулся, блеснули чудесной белизны крупные зубы, откинув голову, засмеялся, видна вся дужка зубов. Вера Валерьяновна Седова называла его улыбку сияющей. Походка Георгия Яковлевича была быстрая, упругая, движения тоже быстрые, ловкие и точные, он никогда не спешил и не суетился. Жест у него был редким, резким. Он производил впечатление уравновешенного, уверенного в себе человека. В чем-то неуловимом чувствовалось, что прекрасную внешнюю выправку он выработал и следит за нею. Он всегда держал себя "в рука". По свидетельству Веры Валерьяновны, он и в домашней обстановке не позволял себе малейшей небрежности ни в словах, ни в движениях, ни в поступках, ни в одежде.

На его рабочем столе был строгий порядок. Он сам следил за своей одеждой, чистил её, утюжил, чинил. Делать это жене не разрешал и сам начищал её сапожки до солнечного блеска.

Ботинки жены моряка должны блестеть, как солнце,- говорил Седов. Воротнички пришивал себе только, сам. Ключи от ящиков с документами носил в кармане с тремя застёжками, либо на трех пуговицах. В.Ю. Визе - считал Седова щеголем. Какой такой щеголь.-? говорит Ксения Петровна. Он только ради Веры Валерьяновны одевал белый китель, она часто уговаривала его это сделать.

Характеризуя сложный период подготовки экспедиции к полюсу, К.П. Гемн говорит: «в июне 1912 года он делал в библиотеке Архангельского общества изучения Русского Севера (в здании гор. думы)

доклад о намечаемой полюсной экспедиции. Еще до прихода слушателей Георгий Яковлевич развешивал на полках с книгами карты, на которых были нанесены пути прежних экспедиций, пытавшихся достичь Северного полюса. Были нанесены и варианты его будущего пути- пути первой русской полярной экспедиции. Были диаграммы, схемы и много фотографий.

Для выступления с докладом Георгий Яковлевич принарядился в парадную форму и "был при орденах", которые получил за участие в войне с Японией. Он был сосредоточен, суров и даже как-то торжествен. Обсуждался вопрос для него вопрос жизни.

Подробный отчет Седова о том, что сделано, что делается и что должно быть еще выполнено, заканчивался заявлением о том, что русские моряки поднимут русский флаг на Северном полюсе, это их национальный долг, и они его выполняют.

На докладе было много слушателей. Задавали вопросы, делали замечания. Выступали чиновники канцелярии губернатора, в их вопросах звучала насмешка. Помощь ограничивалась уверениями и обещаниями в будущем. Доклад был принят холодно. Но Седов держался уверенно, и сомнения не поколебали этой уверенности. Это был характер закаленного, преодолевшего немало бед моряка-рыбака.

Я всегда удивлялась широте мыслей Седова, рассказывает Ксения Петровна. Я вспоминаю, какой язык-то у Седова. Как звучал его густой баритон, как звучал он понятно и утвердительно, точно и четко. Какая сила была в его языке.

В.А.Русанов тоже был на докладе Седова. Через некоторое время появилась статья В.А. Русанова, в которой он осуждал предполагаемый -поход к полюсу, хотя в Городской думе несколькими днями раньше В.А.Русанов публично поддерживал затея Седова, что это двойственность - "удар в спину,?" - говорили одни... Это двойственность, но и это собственная научная точка зрения, защищал его Седов. Русанов на это имел право говорил Георгий Яковлевич. Седов был прав, а Русанов- осторожничал, уточняла Ксения Петровна. Седов сделал в Архангельске смелейшее выступление. Его обвинили в честолюбии, в том, - то именно оно им руководит, называли Седова выскочкой, честолюбивым офицеришкой? А он в тот момент думал о могуществе России, её флоте, укреплении берегов, о Северном морском пути.

Называли офицером малого чина. А какие он ставил вопросы. Каждый край должен что-то сделать для России. Тон-то какой у Седова. И все это выдвигал офицер -самоучка. До всего доходил, изучал, используя практику - самостоятельно. Это ли не самородок. Но о себе, а о России думал, заботился.

Георгий Яковлевич был начитан не только по специальным вопросам. Он восхищался полнотой чувств и неистовой энергией героев Шекспира, восхищался борьбой Петра Великого за новое, за выход к морям, увлекался Жюлем Верном и Конан Дойлем, любил стихи, особенно Лермонтова. Он интересно рассказывал о старых моряках, об их обычаях, о том как они учили морской науке молодежь. Он прочно усвоил их закон: моряк не боится моря, он никогда этим не хвалится; моряк моря не дразнит, а борется с ним. Он как-то особенно чтил, уважал труд моряка.

Иногда Седова спрашивали: Когда вы были мальчиком, о чем вы мечтали? О море или о хлебе? Седов отвечал: "моря мне хватало, а хлеба не хватало. Судно "Труд" Азовского пароходства всегда мне напоминало, что надо трудиться".

Седов увлекался театром, любил музыку. У него был прекрасный баритон. Я помню, моя мать, а она была пианисткой, кончила консерваторию по классу рояля, аккомпанировала Седову.- Потом всей семьей пили чай. Он прекрасно пел и сочинял для гитары. Когда Георгий Яковлевич исполнял свои баллады, я записывала их со слов, т.к. владела скорописью. Тогда он брал записанное, читал все до конца и в конце ставил: "Верно. Георгий Седов", Такие записки сохранились и теперь. Свои баллады он посвящал в большинстве своей жене Вере Валерьяновне. Часть из них была опубликована, часть текстов я передала музеям Седова. Он любил петь. Если работа удавалась, пел вполголоса "По синим волнам океана", если же был чем-то недоволен, то мурлыкал "Нелюдимо наше. море". Во время отдыха пел баллады о моряках-скитальцах, о звездах отражающихся в морской волне, о судьба моряка.

С Верой Валерьяновной (1878-1962) я рассталась за 8 дней до её смерти. У меня ведь с ней была большая переписка, я многое знаю с её слов и рассказов. К примеру, Вера Валерьяновна выбрала Седову собаку. Её. кличка "Фрам". Уж толк собаках, она хорошо понимала к ;и отобрала лучшую собаку своему мужу еще будучи в Соломбале.

Именно эта собака осталась на Земле Франца-Иосифа, не пошла за моряками, а осталась там навечно где-то рядом со своим хозяином. Есть фотография, где Вера Валерьяновна передает поводок "Фрама" Георгию Яковлевичу.

В последний миг расставания в каюте "Фоки" он пропел жене маленькую балладу. Вера Валерьяновна продиктовала мне её. Вот ее слова.

Не плачь, жена.
 Моряк идет своим путем,
 Не плачь, жена.
 Он знает: труден, долог
 путь.

Не плачь,
 его избрал он сам.
 Не плачь, жена,
 Тот путь его судьба.
 Не плачь.
 Моряк домой вернется.
 Поплачешь радостно, жена,
 Ты на груди у моряка.

Моряк домой не вернулся. Но его самоотверженный труд послужил новым толчком для взрыва интереса к Арктике. Об Арктике в России заговорили все от мала до велика. Сколько смелости, подвига в этом? Ведь люди, во имя открытий шли на черную смерть. И вот, здоровый, развитый гимнаст, в 37 лет от роду погиб. До сих пор смерть Георгия Яковлевича остается тайной. Смерть и её причины поясняются по-разному, но в них не все правдоподобно. Чтобы такой здоровый и тренированный специально человек ушел из жизни, одним из первых - не верится. До сих пор не найдено точное место захоронения - ледяная могила Г.Я.Седова.

Мы рассматриваем старую серую папку с надписью «Седов», где хранятся фотографии, старые реликвии, связанные с именем полярного исследователя, рассматриваем документы, собранные упорным трудом собирателя-краеведа. Ксения Петровна показывает, все новые и новые документы и дарит мне на память фотографии заброшенного и затопленного судна "Св.мученик Вока", которое не сумели сохранить в свое время в Архангельске.

Принятые сокращения:

АВГО - Архив Всесоюзного Географического общества, г. Ленинград.

ЦГА ВМФ - Центральный государственный архив Военно-Морского флота, г. Ленинград.

ЦВММ - Центральный Военно-Морской музей, г. Ленинград.

ЦГИА - Центральный государственный исторический архив.
г. Ленинград.

О чем рассказывать экскурсоводу

Наш Дальний Восток велик и многообразен. Насколько интересна и своеобразна его история. Тысячи людей, проводя свой отпуск пускаются в дальние поездки, в том числе, и к нам, в дальневосточный регион. Сотни экскурсий на автобусах в нашем крае и Приморье проводятся ежегодно, и поток их, явно не ослабевает. Немало экскурсий ныне организуется по Амуру - нашей могучей дальневосточной реке. То и дело курсируют комфортабельные теплоходы. Амур полон движения. Плывут транспортные и пассажирские суда. Белоснежные теплоходы. "Владимир Арсеньев" и "Хабаров", "Полярков" давно завоевали большой авторитет у дальневосточников. Теплоходы прекрасно радиофицированы, и толковый рассказ об Амуре, о людях когда-то живших на его берегах, о тех кто осваивал приамурские земли и о тех, кто их защищал, кто безвинно пал, кто сложил голову на Амуре - такой рассказ никому бы не помешал, а наоборот помог познать истины нашей непростой истории.

Подробный рассказ о больших населенных пунктах, о исчезнувших навсегда, давних поселениях и селах Амуре, о людях, здесь ныне живущих - все это наши упущенные возможности в плане воспитательной работы, знакомства с историческим прошлым, в плане краеведения и познания традиций, их серьезно пока никто не готовит. И если где то, что то пытаются рассказывать, то крайне робко и неквалифицированно. Всякое путешествие будет более увлекательным, если вдруг, подходя к населенному пункту, о нем будет даваться краткое и четкое пояснение. Да ведь, и делается же такое в некоторых поездах и самолетах? А разве такое не украсило бы нашу амурскую поездку?

Может быть стоит подготовить и издать небольшой

«Справочник - путешественника по Приамурью, Приморью, Камчатке, Сахалину», где изложить все, что мы знаем о истории освоения дальнего востока, его людях, исторических особенностях, о тех, кто его изучал и осваивал. На каждом туристском теплоходе имеются кинозалы, все они радиофицированы. Скажем проходит экскурсия по Амуру. И тут не помешала бы небольшая лекция или беседа "Об истории освоения Амура", демонстрация цветных слайдов, рассказ о выдающихся исследователях, ученых, первопроходцах, долгожителях Приамурья. А разве мало можно рассказать, записав беседы на пленку, о поэтах, писателях, художниках, композиторах, о живущих и работавших на Амуре? И может быть, достаточно заглянуть в замечательную книгу "Амур- река подвигов", чтобы поведать всем о "Колумбах амурских", об амурской земле, её людях.

Мне доводилось несколько раз участвовать в поездках по Амуру, но я ни разу не слышал, чтобы кто-либо упоминал имя Г.Я.Седова и его товарищей. А, собственно, почему? Разве мало мы знаем сегодня о его замечательной жизни и службе на Амуре?

Служба Седова во многом связана с Николаевском-на-Амуре. Туристам и жителям города надо бы рассказывать о Николаевской крепости, где он служил, доказать сохранившиеся её сооружения: минный городок, место стоянки миноносков и другое. Стоит показывать мыс Куегда, который описывал Седов, измеряя глубины Николаевского порта для Гидрографического управления. Стоило бы обязательно упомянуть Пальвинскую протоку, куда Седов предлагал перенести базу Миноносков, с тем, чтобы обезопасить её от действия ветров и возможного неприятеля. Жители Маго должны знать, что первую карту района их поселка составлял Седов.

С именем этого человека связаны и другие населенные пункты на Амуре. Перечислим некоторые из них:

Стоило бы отыскать пекарню в селе Софийское, где моряки орали хлеб для Сибирской флотилии. Она находилась в начале века в усадьбе крестьянина Рыбакова, где, естественно, мог бывать Седов, т.к. неоднократно он бывал по хозяйственным делам в селе Софийском. А фамилия Рыбакова, мною обнаружена в фотофонде Военно-Морского музея в Ленинграде.

В районе села Мариинское размещались плавучие батареи. Они располагались и ниже по течению Амура. Кроме того, мелководный

рукав (фальшивый фарватер) умышленно обставлялся знаками, как действующий, на случай дезориентации японцев. Эту работу выполняли команда миноносков, а поскольку Седов командовал таким кораблем, то наверняка он бывал в Мариинском.

С именем Седова связаны села: Софийское, Мариинское, Богородское, куда он был командирован в июле 1905 года для закупки скота и сена.

Немало населенных пунктов посетил Седов в Приморье, на побережье Сахалина и Татарского пролива поскольку работал в маячной комиссии. Он бывал в Александровске на Сахалине, в Императорской Гавани (ныне Советская Гавань) довольно долгое время проживал во Владивостоке, неся службу в морском порту. Жители Владивостока навряд ли знают о том, что в 1907 г. Седов проживал в их городе, в здании бывшей гостиницы "Европейской", в номере № 18, где и ожидал ответ на свое прошение от Приамурского Генерал-губернатора. Ныне адрес этого дома: улица Ленинская, 119.

А жителям города Хабаровска навряд ли известно, что в их городе служил, молодым офицером, поляк по национальности, Ян Иосифович Нагурский, один из первых военных полярных летчиков, который на фанерном гидросамолете летал на розыски экспедиции Седова в 1914 года. Им было сделано пять вылетов в районе Крестовой губы на Новой Земле. Сам факт службы этого офицера в Хабаровске требует еще изучения. Вот краткие сведения о нем: Нагурский Ян Иосифович (1888-1976) в 1913 году окончил Гатчинскую воздухоплавательную школу. В 1914 году совершил первый полет в Арктике вдоль побережья Новой Земли. В 1916-1917 гг. участвовал в первой мировой войне. В 1918 г. выехал в Польшу, где жил до последних дней жизни, работая инженером. Его именем в 1953 -1955 годах назван мыс. Земли Франца - Иосифа в Баренцевом море, остров земли Александры. Поиски экспедиции Седова не увенчались успехом, Я.И. Нагурский не смог выполнить больше полетов, т.к вышел из строя двигатель самолета, да и самолет для суровых условий Арктики не был приспособлен.

Карты лимана Амура, особенно старые, еще кое-где сохранили на себе поправки, внесенные Седовым. Сохранилась фотокопия карты, которую Седов прилагал к своему прошению к властям. Ветераны - речонки еще помнят об этом. Поиск этих документов ждет своих исследователей.

Особое место в низки Седова, имеет полетная экспедиция к Северному полюсу. С его именем на географической карте связано 2 географических названий. Именем Г.Я. Седова названы бухты, заливы, мысы, остров, ледник - все они имеют отношение к Новой Земле, Земле Франца – Иосифа, к острову Вайгач, Баренцевому и Карскому морям.

Краткие выводы:

1. Г.Я. Седов служил на Дальнем Востоке не до апреля 1907 года, а до начала 1908 года.
2. Мысль о покорении Северного полюса родилась у него на Дальнем Востоке в 1906 году. Он писал: «Нам до Северного полюса далеко, когда лежащий у нас под боком наш родной берег еще до сих пор для нас представляется загадкой».
3. Смелость, предприимчивость, настойчивость, прямота – отличительные черты его характера, они выкристаллизовывались в условиях дальневосточной окраины России.
4. Г.Я. Седов командует миноноской № 48, замещает командиров на миноносках № 7, № 18.
5. Настойчивость и прямота, открытый вызов властям о положении в крае, о морских картах, явно могли не нравиться начальству, отчего Седов вынужден был выступать в прессе под псевдонимом.
6. Его действия на Дальнем Востоке: прошение, рапорты, призывы, публикации статей в газетах Дальнего Востока. Во имя блага Родины Г.Я. Седов был готов жертвовать своей жизнью, если жертва была полезна Родине. Он предлагал командующему флотом начинить взрывчаткой шлюпки и сам хотел с ними пройти в японский порт Сасэбо.
7. Дневники Колымской экспедиции свидетельствуют, что Г.Я. Седов комплексно подходил к изучению местности, быта и жизни людей, мечтал в 1910 г. вновь вернуться на Дальний Восток, чтобы участвовать в экспедиции по изучению восточного сектора Арктики.

ПРИМЕЧАНИЕ

1. В.И. Ленин ПСС, том 9, с. 135-136.
2. В.И. Ленин ПСС, том 9, с. 152.
3. З.М. Каневский, ст. «Не сотвори себе кумира», журнал «Природа» № 8, 1988, с. 72-79.
4. ЦГА ВМФ, ф. 404, опись 1, дело 425, с. 11.
5. Н.Н. Кошелев, «История миноноски», газета «Ленинское знамя», 23 февраля 1977.
6. М. и Д. Сулержицкие «Краткий морской словарь для юношества», М. 1965, с. 169.
7. А.В. Трошин, «Я околдован рекой», журнал «Дальний восток», № 4.
8. А.В. Трошин «Приамурье мое», Хабаровское книжное издательство, Благовещенск, 1973., с.282-298.
9. П.П. Чубинский «Бар реки Амур и его низовое течение, как водный путь для судов большой осадки», «Записки Приамурского отделения Императорского Географического общества (ИРГО) том 4, выпуск 8, с.2-40, Хабаровск, 1905.
10. ЦГИА, телеграмма № 1246, 23 июля 1904.
11. ЦГА ВМФ, ф. 406, опись 3, дело 1152, опись на с.22, пункт 2 3.
12. ЦГА ВМФ, ф. 417, опись 5, дело 1837, 1904-1906 г.
13. ЦГА ВМФ, ф. 631, опись 1, дело 28, с. 11-12, пункт 3.
14. В.Г. Масленников «Морская карта рассказывает», М., 1986, с.860.
15. В.И. Ленин ПСС, том 10,
16. Н.В. Пинегин. Георгий Седов, Западно – Сибирское издательство, Новосибирск, 1971., с. 94-96.
17. Большая советская энциклопедия., издание второе, М. том 6, 1951 г., с.50-51
18. Н.В. Пинегин. В ледяных просторах., Л. 1933.
19. ЦВММ инвентарный № 35777, фотофонд за 1905.
20. С.Г. Нагорный. «Георгий Седов», М. 1950, с. 29-30.
21. Н.В. Пинегин. «Георгий Седов», Новосибирск, 1971 г., с. 263.
22. Музей Арктики и Антарктики, Л. Инвентарный № 0-117-5.
23. Ю.А. Сенкевич, А.В. Шумилов – «Их подвел горизонт», М. «Мысль» 1987г., с. 185-200.
24. «Племянница капитана», «газета «Комсомольская правда», 31 декабря 1980 г.
25. А.И. Алексеев – «Береговая черта», «Магаданское книжное издательство, 1987 г., с.193

26. Архив Географического общества, Л.Фонд 93, опись I, № 9.
27. Там же.
28. «Владивосток», «Дальиздат», 1985 г. с.179-185.
29. «Труды командированной по Высочайшему повелению Амурской экспедиции, выпуск 10, нужды Николаевского района Приморской области / отчет о командировке в Николаевский район чиновника особых поручений 5—го класса, при переселенческом управлении В.Ф. Романова / С-Петербург, 1911 г.
30. Г.Я. Седов - "К 50-летию .Приморской области", газета "Уссурийская жизнь", 2/15/ноября 1906 г. № 49.
31. П.А.Чумак -. "Г.Я.Седов на дальнем Востоке." в сб. "Летопись севера", том 2, Географиздат, 1957 г. с. 216
32. . Л.Я. Седов "Северный океанский путь;-", газета "Уссурийская жизнь", 3 декабря № 74, 5 декабря № 75, 1906 г.
33. Г.Я.Седов- "Значение Северного океанского пути для России", газета "Уссурийская жизнь", 17 января 1907 г. » 104.
34. Г.Я. Седов. – «Военный порт в Николаевске на Амуре», газета «Далекая окраина», 4 августа 1907 г. № 107.
35. Г.Я. Седов – «По далекой окраине», газета «Далекая окраина», 12 августа 1907 г. № 111.
36. ЦГА ВМФ, ф. 406, опись 9, дело 3762, с.5-8.
37. Г.Я. Седов «Письмо обществу дальневосточных моряков», газета «Далекая окраина», 5 января 1908 г. № 217.
38. Г.Я. Седов – «Описание экспедиции в устье реки Колымы», записки по гидрографии, том 41, выпуск 2-3, Петроград, типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1917 г. с. 262-326.

СОДЕРЖАНИЕ

От автора	1
Введение	2
Служба на миноносках на Амуре	1
Архип Богодайка и др.	3
Из послужного списка	10
Рапорт адмиралу Скрыдлову	11
Инициативы Седова и развитие пароходного сообщения в низовьях Амура	15
Отъезд из Николаевска-на-Амуре	22
Седов в дальневосточной прессе	28
Дата отъезда неизвестна	35
Экспедиция на Колыму	38
Рассказывает Ксения Петровна Гемн	45
О чем рассказывает экскурсоводу	50
Краткие выводы	54
Примечания	54

Фефилов Павел Лукич

Георгий Седов на Дальнем Востоке

Заказ № 1803 1991 г., тираж 200 экз., формат 60*84/16

СКМР ВЦ Статуправления г. Хабаровска

Цена 1 руб.