



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ГБУК РО «РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ
СПЕЦИАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА ДЛЯ СЛЕПЫХ»



ЛИТЕРАТУРА

*Е д и н ы
п а р у с
и
д у ш а*

К 360-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АДМИРАЛА КОРНЕЛИЯ КРЮЙСА

К 140-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ПОЛЯРНОГО ИССЛЕДОВАТЕЛЯ ГЕОРГИЯ СЕДОВА

К 110-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АДМИРАЛА НИКОЛАЯ ЛУНИНА

12 +

РОСТОВ – НА – ДОНУ

2017

**АВТОР ТЕКСТА И СОСТАВИТЕЛЬ
Е. И. СОКОЛОВА**

**РЕДАКТОР ПО БРАЙЛЮ
В. И. МАРТЫНОВ**

**РЕЛЬЕФНАЯ КОМПЬЮТЕРНАЯ ГРАФИКА
И. А. ГЕТАЖАЕВА**

**ОТВЕТСТВЕННАЯ ЗА ВЫПУСК
И. А. ГРИЩУК**

**БРАЙЛЕВСКИХ ЛИСТОВ: 55
УЧЁТНО-ИЗДАТЕЛЬСКИХ ЛИСТОВ: 3,4**

ТИРАЖ: 5 ЭКЗЕМПЛЯРОВ

**ОТПЕЧАТАНО В ГБУК РО
«РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА ДЛЯ СЛЕПЫХ»**

**АДРЕС:
344002, Г. РОСТОВ-НА-ДОНУ,
УЛ. ТЕМЕРНИЦКАЯ, № 50**

ТЕЛЕФОН: 240-79-56

Книга «Едины парус и душа» рассказывает о жизни и деятельности людей, чья биография связана с Доном.

Это полярный исследователь Георгий Яковлевич Седов и это адмиралы Корнелий Иванович Крюйс и Николай Александрович Лунин.

СОДЕРЖАНИЕ:

Судьба и родина – едины.....

Первый русский атлас.....

Горячие порывы.....

Реквием каравану и мотоботам.....

Встречающиеся в тексте понятия и термины поясняются в словаре в конце книги.

*В южных морях, и у севера дальнего,
И у ревущих широт
Ходят эсминцы, скользят в море лайнеры,
Бродит рыбацкий народ.*

*Ветром их клонит, волнами высокими
Им заливают огни,
Трудно им в море, но всё-таки, всё-таки
Легче, чем в прежние дни.*

*Вспомним о тех, кого злыми поверьями
Дома сдержать не смогли,
Кто начертил нам гусиными перьями
Первые карты Земли.*

*Пойте, друзья, про выносливость паруса,
Пойте про тех, кто был смел,
Кто сквозь века прочертил в море ярости
Огненный след каравелл.*

СУДЬБА И РОДИНА – ЕДИНЫ

*Дурна ли жизнь иль хороша –
Едины парус и душа!
Судьба и Родина – едины!*

Юрий Ряшенцев

На самом деле государство это называется Нидерланды.

А слово «Голландия» широкое распространение получило у нас после визита в это государство Великого посольства Петра I. Интересы высоких гостей по понятным причинам касались только самой технически развитой части страны – Голландии, её они и посетили.

Рассказывая дома о визите, эту часть и упоминали, не называя государство в целом. Так и закрепились.

Будем в нашем сборнике именовать Нидерланды Голландией и мы – речь именно о том времени, Великого посольства.

В феврале 1712 года, на свадьбе государя, был он одним из шаферов. А супруга – одной из подружек невесты. На царской свадьбе собрались, в основном иностранцы. И адмиралтейцы, так как женился не царь, а морской начальник.

Этот брак Петра – с особой крайне сомнительного происхождения – не одобряли. Особенно духовенство. Ведь при живой законной царице Евдокии непотребство такое – развода-то не было!

И Пётр решил обвенчаться со своей избранницей не как царь всея Руси, а как частное лицо, контр-адмиралом. Этот чин он «исхлопотал себе» за личные заслуги при разгроме шведов под Полтавой.

А вот иностранцам было без разницы – даже хорошо, что не русская теремная боярышня. С этой весёлой дамой свободных взглядов намного проще будет!

Вот и сидели: рядом с Петром Алексеевичем – Корнелий Крюйс и рядом с Екатериной Алексеевной – Катарина Крюйс.

И не первый раз подобная честь оказана. Три года назад присутствовал Корнелий в качестве «брата жениха» на бракосочетании царевны Анны Иоанновны с герцогом Курляндским Фридрихом Вильгельмом. Пётр тогда был посажённым отцом.

Царь-реформатор всегда благоволил к этому иностранцу. О присуждении адмиральского звания уведомил собственноручно. На празднествах – на своём государевом ботике рулём правил сам, а гребцами были Апраксин и Крюйс.

И иностранец старался августейшего благодетеля не подводить. Иногда не получалось, но, в основном, Корнелий Иванович Крюйс сделал на благо России очень много хорошего. И на благо Азовского флота. И на благо Дона.

Но Корнелий Крюйс умер в своей постели. А где окончил свои дни Георгий Седов – ради гордости за Россию – неизвестно и поныне.

Какая горькая судьба!

Сын рыбака, офицер ВМФ, действительный член Русского географического общества. Участвовал в экспедициях по изучению острова Вайгач, рек Кары и Колымы, Новой Земли, Карского и Каспийского морей, Крестовой губы.

Часто утверждают, что героический образ Седова придумали большевики, поскольку он являлся выходцем из беднейших слоёв.

Но ведь известный ледокол, совершивший беспримерный трёхлетний арктический дрейф, получил это своё имя – «Георгий Седов» – ещё в 1916 году!

И государственные награды ему давали не по протекции, а за успешные плавания. А открытые им географические объекты называл Георгий Яковлевич именами Романовых.

Седов – единственный русский исследователь, пытавшийся добраться до Северного полюса. Он навсегда вписал своё имя в историю освоения Арктики, став символом преданности идее и умения идти до конца. Даже если надежды дойти нет.

*Он умирал, сжимая компас верный.
Природа мёртвая, закованная льдом,
Лежала вокруг него, и солнца лик пещерный
Через туман просвечивал с трудом, -*

так сказал поэт Николай Заболоцкий.

Георгий Седов – один из прототипов Ивана Татаринова. Роман Вениамина Александровича Каверина «Два капитана».

Прототипом другого образа в другом романе стал и ещё один покоритель морских просторов, Николай Александрович Лунин.

Точнее, он и есть этот самый образ – литературного героя зовут так же. Роман «Реквием каравану PQ-17» Валентина Саввича Пикуля.

«Их было у Гитлера всего два, всего два линкора, неповторимых по своей мощи: «Бисмарк» и «Тирпиц». Почти близнецы, от одной матери – Германии, от одного отца – фашизма», - цитата из романа.

Две этих фашистских плавучих крепости считались неуязвимыми, но 27 мая 1941 в бою с британской армадой «Бисмарк» затонул.

Гитлер объявил в стране траур.

И «Тирпиц» стали беречь. В море дозволялось выходить лишь с личного разрешения фюрера. Попытки покончить с линкором продолжались почти три года. Удалось это лишь в ноябре 44-го.

«PQ-17» – арктический конвой времён Второй мировой войны, печально известный большими потерями. Отправлен как помощь Советскому Союзу стратегическими грузами и военной техникой из США, Канады и Великобритании.

К сожалению, Северный флот оказался не в состоянии обеспечить безопасность прохождения в своей зоне, а советская авиация – надёжно защитить от атак люфтваффе. И прикрытия осуществляли корабли союзников.

Немцы, узнав о конвое, подготовили операцию для его разгрома, «Россель-шпрунг» («Ход конём»).

Трагедия конвоя стала предлогом для прекращения поставок в самое трудное для СССР время – враг рвался к Кавказу и Сталинграду.

Адмирал Арсений Головкин отдавал должное мужеству британских моряков: *«Ни у кого... нет оснований сомневаться в храбрости, стойкости и неустрашимости моряков английских кораблей... Было достаточно времени, случаев и фактов, чтобы оценить по достоинству серьёзное отношение английских моряков к своим обязанностям и к союзническому долгу в борьбе с общим врагом...»*

Личные качества британских моряков и политика английского правительства – вещи разные».

Английские моряки в конце войны «Гирпиц» и потопили.

Но двумя годами ранее атаковала плавучую крепость советская подводная лодка. Капитан – Николай Лунин.

Лунин, как и Седов, морской офицер. Много и успешно плавал.

Они все много и успешно плавали – два адмирала, Крюйс и Лунин, и лейтенант Седов. Корнелий Иванович и Георгий Яковлевич – под парусами, Николай Александрович бороздил океанские просторы под водой.

В разное совсем время жили они.

Норвежцу Крюйсу, нашедшему у нас вторую Родину, довелось наблюдать, как царь Пётр *«уздой железной Россию поднял на дыбы»*. Это в его пору из боярской Московии рождалась прозападная империя.

Георгий Седов видел, как огромная империя расшатывается. Ясно, что гибель не за горами. И пытался он потому, как мог, поспособствовать, поддержать. Вышло – ценой собственной жизни.

Николай Лунин – советский человек. Воспитанный совсем иначе. С другими, не имперскими, категориями.

Но сколько же у них общего! Все трое себя без капитанских мостиков просто не признавали. *«Едины парус и душа»* – это про них!

Крюйс и Лунин – выросли на берегу, с юного возраста уже выходили в море.

Лунин и Седов – науку морскую постигали в Ростове-на-Дону, в одном учебном заведении.

Седов и Крюйс – из многодетных семей.

Все трое особенно отличились на Севере страны.

И всех троих отличала одна черта – амбициозность, непомерное честолюбие. Современники отмечали неуживчивость, вспыльчивость, заносчивость.

Но, возможно, без подобных качеств – в холодных северных водах не выжить?

Ведь душа и Родина у всех троих – были едины.

*

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АТЛАС

*Разве трусам даны эти руки,
Этот острый, уверенный взгляд,
Что умеет на вражьих фелуки
Неожиданно бросить фрегат?*

*Пусть безумствует море и хлещет,
Гребни волн поднялись в небеса, –
Ни один пред грозой не трепещет,*

14 июня 1657 года в норвежском городе Ставангере, в семье швейных дел мастера Гундфастесена появился на свет мальчик, крещёный как Нильс Ульсен. На самом деле Нильс родился двумя годами ранее, но молодой портной Уле и его избранница Апелуне обвенчаны тогда ещё не были. И, дабы ребёнок не считался незаконным, официальную дату его рождения родители сумели в метрике указать иначе.

Всего у Гундфастесенов было шестеро детей – две девочки и четыре мальчика. Жили не особенно богато, но сносно: Уле даже содержал работника.

Дом семейства располагался всего в полусотне метров от гавани, неудивительно потому, что свою взрослую жизнь Нильс связал именно с морем.

В конце 1668 года умер отец, и четырнадцатилетнему Нильсу пришлось думать о заработках. Попал юнгой на голландский корабль – в те годы между Голландией и Юго-Западной Норвегией существовали тесные связи.

Вот при поступлении на флот Нильс Ульсен Гундфастесен и изменил имя и фамилию. И стал зваться Корнелиусом Крюйсом. Почему именно так – неясно.

Последующие лет десять о молодом моряке ничего не слышно. Сам же утверждал, что служил шести монархам и трём республикам.

Вновь его имя появляется лишь в 1680 году. Корнелиус Крюйс – капитан торгового судна «Африка», курсировавшего между Голландией и Португалией.

Вскоре двадцатилетний капитан обзаводится собственной семьёй. Супруга – дочь моряка-коммерсанта Катарина Фоогт. У Крюйсов родилось пятеро детей, но выжили одна дочка и два сына.

Юные Крюйсы видели отца очень редко – отец руководил поисками затонувших кораблей, вёл торговые суда по всей Атлантике. Но историки склоняются к мысли, что, скорее всего, занимался он распространённой в ту эпоху работорговлей.

Приходилось и каперствовать. Франция и Голландия воевали, и такие занятия были обычным делом хорошо вооружённых торговых судов. Однажды, на обратном пути с Кубы, Крюйс захватил французский корабль.

Но фортуна – барышня капризная. Осенью 1691 года попал к французам и он сам. Сумел получить доказательства, что является норвежцем, то есть – на тот момент – датским подданным. А так как Дания с Францией дружили, то захват его корабля по французским законам признавался неправомерным. Но полгода посидеть в тюрьме пришлось.

Несмотря на выпавшие неприятности и на продолжавшуюся войну, отважный капитан ещё три года совершал челночные рейсы между Кадисом и Амстердамом. В Испанию возил знаменитый сыр, который, кстати, от корабельных крыс охраняли пять кошек! А в 1696 году гражданский Крюйс перешёл на службу в военное Адмиралтейство. На должность унтер-экипажмейстера. И в течение двух лет занимался снаряжением и надзором за голландскими военными кораблями.

После двадцатипятилетних плаваний по морям и океанам стал он очень искусным специалистом по кораблевождению и приобрёл хороший военный опыт.

А вот жизнь на берегу оказалась сложнее. Морские волки – народ нецеремонный, частенько случались довольно жестокие драки. А через год экипажмейстеру пришлось доказывать правоту Адмиралтейству – был обвинён в недостатке и в поставках недоброкачественного продовольствия.

А ещё через год замаячила угроза безработицы: война, наконец, окончилась, следовательно – неизбежное сокращение штатов. Но фортуна вновь улыбнулась: друг Корнелиуса, амстердамский бургомистр Николаас Витсен, рассказал, что русский царь Пётр I ищет толковых флотоводцев.

Русский царь (находившийся в Голландии в составе Великого посольства) первоначально надеялся заполучить флотоводца Гилля Шхея. Однако тот вежливо отказался и предложил взамен кандидатуру Крюйса. Самодержцу идея понравилась: общаясь с корабелями во время своего обучения на голландских верфях, слышал он много лестных отзывов об этом, обошедшем весь мир, моряке.

По свидетельству очевидцев, русский царь встречался с Крюйсом и «*был очень им доволен*». Да и Витсен поручился за своего товарища.

А приглашённый сначала колебался: ведь Россию считали «*форпостом варварства перед европейской цивилизацией*», но, узнав на каких условиях приглашают, подписал контракт не раздумывая.

Условия были просто сказочные! Чин вице-адмирала, годовой оклад в размере девяти тысяч гульденов (такой же, голландского вице-адмирала, равнялся двум тысячам четырёмстам гульденов) и сразу – половинный аванс. Предоставлялись личный переводчик, два служителя, секретарь, пять человек дворовых и даже – лютеранский пастор.

И даже, если вдруг Крюйс попадал в плен, царь обязывался его выкупить. А если царский контракт почему-либо не продлевался, то оговаривалась возможность сохранения прежней должности в Амстердаме.

Но и трудиться за все эти блага надо было, понятное дело, от зари до зари.

Русский царь отбыл в начале лета. Вослед за своим августейшим нанимателем, в числе шестисот моряков, мастеров и подмастерьев, Крюйсы покинули Голландию.

15 августа 1698 года семья высадилась в Архангельске, а ещё через месяц достигла Москвы.

Встречали вице-адмирала – ныне он звался Корнелий Иванович – торжественно. И почти сразу отправили в Воронеж – надзирать за Азовским корабельным делом. И новый надзиратель пришёл к выводу, что парусники, выстроенные кумпанствами, в негодном состоянии. Необходимо приступать к созданию совершенно нового флота с использованием наиболее современных для того времени технологий и с привлечением специалистов высокого класса.

Крюйс взялся за порученное дело с энтузиазмом, и подчинённые быстро поняли, что разгильдяйству и лени места не будет. К лету отремонтировали и привели в «доброе» состояние пятьдесят восемь военных судов, считавшихся до того уже никудышними.

Одновременно возглавил вице-адмирал работы по закладке шестидесяти новых кораблей, а также сделал чертежи первого русского пятидесятивосьмипушечного линейного корабля «Гото Предестинация» («Божие Предвидение»). За возведением этого «Предвидения» следил и сам царь.

14 августа 1699 года флотилия из десяти боевых кораблей и двух галер, отобранных лично государем, вышла из Азовского моря. Командовал флотилией Корнелий Иванович.

Морякам была поручена охрана русского посла Емельяна Игнатьевича Украинцева. Дипломат направлялся в Стамбул для заключения мирного договора – необходимой гарантии нейтралитета Турции накануне уже намеченных военных действий против Швеции.

И уже через четыре дня, в Керчи, русская и турецкая флотилии салютовали друг другу пушечными залпами.

Но комендант Керчи Гасан-паша не разрешил посольству двигаться в Стамбул Чёрным морем – есть, мол, и сухопутный путь! Одиннадцать дней шли препирательства, но, в конце концов, русской делегации позволили плыть далее в сопровождении одного турецкого корабля.

По сохранившимся свидетельствам, основная заслуга в благоприятном исходе принадлежала Корнелию Ивановичу – флотоводец, потеряв терпение, совсем недипломатично дал понять, что в таком случае (срыва переговоров) русским будет проще отыскать дорогу от Керчи до Константинополя, чем туркам в обратном направлении!

Посольство Украинцева благополучно отбыло, а Крюйс снова приступил к выполнению своих обязанностей – ремонт и снабжение кораблей Азовского флота.

А весной 1702 года Пётр дал новое поручение, теперь в Архангельске. Вице-адмиралу предстояло заняться укреплением оборонительной системы города – очень мешал шведам этот единственный русский торговый порт на Западе!

Корнелий Иванович сразу же определил, что с военной точки зрения состояние безнадежно плохо: крепостные сооружения небоеспособны; два корабля, захваченные год назад у тех же шведов, разваливаются. И никто не несёт ни за что никакой ответственности.

Но здесь, на севере, нашла коса на камень. Воевода Алексей Петрович Прозоровский не желал иметь дел с иноземцем. И, хотя и оборудование нашлось, и людей для ремонтных работ хватало, Прозоровский утверждал, что не получал от царя никаких распоряжений. И запретил выполнять приказы чужака, а в ответ на протесты Крюйса отвечал: *«В Архангельске правит воевода, а не вице-адмирал»*.

Об исходе этого глупого противостояния, как и о реакции явившегося через пару месяцев царя, история умалчивает. Но, так как что-то для укрепления города всё же было сделано, видимо, протесты воеводы особого веса не имели.

Крюйс, как командир архангельской эскадры, инспектировал корабли в Белом море и плавал до Соловецкого монастыря. Кроме того, собирал сведения о ситуации в дельте Северной Двины и готовил информацию о возможном использовании в военных целях местных ресурсов.

К осени Пётр покинул Архангельск, поручив вице-адмиралу чрезвычайно важное для России задание. Северная война требовала и новых поставок оружия, и новых знаний, и новых воинов. Вот Крюйс и обязывался добыть всё это в Голландии. Задание было как бы своеобразным знаком царского доверия, и Корнелий Иванович отправился в Амстердам.

Но были поручения заграничные и полегче. Одно из самых несложных и приятных – издание «Атласа реки Дон». В России того времени достаточной печатной базы ещё не существовало, и потому первый отечественный сборник карт вышел в Амстердаме.

Этот атлас – итог долгих и кропотливых трудов вице-адмирала. Работы по специальному изучению Азовского моря и Дона велись давно, в гидрографических съёмках участие принимал и сам Пётр. Но лишь стараниями Корнелия Ивановича появился необходимый результат: во время плаваний составил он точные чертежи и дал описание маршрутов – от устья Дона до Воронежа и от Таганрога до Керчи. И обратно.

Так и появилась полная карта акватории, позволяющая проводить российский флот через мелководье Дона в Азовское и в Чёрное моря.

Полное название – *«Атлас реки Дон Крюйса или Прилежное описание реки Дону или Танаиса, Азовского моря или Езера Меотского, Понта Эуксинского или Чёрного моря»*. 1703 год.

В перечне – тринадцать отдельных карт Дона, карты Чёрного и Азовского морей, два листа береговых видов и карта первого проекта Волго-Донского канала. И текст с посвящением цесаревичу Алексею, хронология завоевания Азова, описание жизни и быта донских казаков и описание реки Дон.

А перед возвращением надо было решить ещё два вопроса. Во-первых, разместить полторы сотни недорослей на военных кораблях Голландии для морской практики. И, хотя давний друг Витсен (входивший в состав руководства голландской Ост-Индской компании) подготовил все документы, парней на корабли не пустили. Суда были полностью укомплектованы зимними экипажами, а в Адмиралтействе отметили, что многие из русских ещё слишком юны для морского дела.

Вице-адмирал оказался в безнадёжной ситуации: он ведь нёс персональную ответственность за этих, говорящих лишь по-русски, мальчишек. Надо было их чем-то кормить и найти какое-то жильё. А из-за начавшейся войны за испанское наследство условия жизни в Амстердаме значительно ухудшились.

Самых старших всё же зачислили моряками. Кое-кому пришлось пойти в учение к кузнецам, к плотникам, к портным. Но найти места для всех подопечных не удалось, и три десятка оставшихся воспринимались голландцами угрозой собственным безработным.

И Корнелий Иванович предложил Петру оплатить обучение оставшихся – из российской казны. Ведь юноши сами просились в школу!

«Думаю, что великий государь никогда лучшее дело не сотворил, ниже сие, что ребят дал во учение. Если в воле моей было, и я бы ребят ещё год в немецкой школе подержал и тогда бы их отдал докторскому, медицинскому и философскому учению».

Летом 1703 года разрешение на отправку в школу тридцати трёх парней было дано. Крюйс сообщил на Родину, что выполняет это задание с радостью; заверял, что будет заботиться о них, как о собственных детях. И прислал выдержки из их писем – дабы подтвердить способности и прилежание.

Вице-адмирал не забывал и о втором главном поручении царя Петра – найме солдат и матросов, закупке оружия и боеприпасов. И успехи вице-адмирала в этом начинании сильно встревожили Амстердам: наём голландских моряков на русскую службу ставил под угрозу срыва собственный набор: война за испанское наследство становилась явно затяжной.

И Крюйсу запретили заниматься вербовкой, но портить отношения с Россией не хотелось, и запрет действовал лишь месяц. Но квалифицированных мореходов всё равно не хватало, и Крюйс нанял желающих в Норвегии, на обратном пути в Россию.

Осенью в Архангельск прибыли почти полтысячи человек, через год – ещё около двухсот. И не только обученные морскому делу – в документах отмечены скульпторы, живописцы и архитекторы. И это Крюйс привёз с собой будущих талантливых адмиралов Витуса Беринга, Генриха Остермана и Питера Бредаля.

Хотя Амстердам и возмущала потеря своих моряков, но прибыли от продажи России оружия и боеприпасов (а шведам было обещано этого не делать!) всё перекрывали.

А Корнелий Иванович, помимо упомянутых обязанностей, ещё и постоянно поддерживал контакты с царём. И следил за политическими и военными инициативами с учётом развития событий на Балтике. Без него не обходились дипломатические дискуссии с представителями других, помимо Голландии, государств. Существует версия и о том, что деятельный норвежец состоял и на секретной службе его российского величества.

После возвращения в Россию Крюйсу поручили заведовать вооружением и всеми чинами судовых команд Балтийского флота. И ещё вице-адмирал отвечал за условия проживания для строителей Санкт-Петербурга, за противопожарную безопасность и за защиту построек от невских наводнений.

Он разработал и проект собственного дома, известного как «дворец Крюйса». Это деревянное здание в два этажа, объединившее особенности русского, голландского и норвежского стилей, считалось одним из самых роскошных в городе. И одним из центров светской и деловой жизни, здесь бывал Пётр, проходили ассамблеи.

В усадьбе разбит сад в стиле барокко, выстроена пристань, открыт первый лютеранский приход с кирхой для иностранных моряков и строителей города. Там же – и первая в городе школа для их детей, «Петришуле» («Школа Святого Петра»). Это старейшее учебное заведение Северной столицы, и Крюйс – его основатель.

Осенью 1704 года вице-адмирал прибыл на остров Котлин. Задача – в краткий срок укрепить оборонительные сооружения. Разведка донесла, что шведы готовят осаду острова, а захват Котлина грозил полной блокадой устья Невы и уничтожением строившейся новой столицы.

Через полгода артбатарея была готова, занимался этим старший сын Крюйса – Ян. Батарею и называли – «Св. Яна», «Сант-Яна» или просто «Ивановская». А Крюйса-старшего, кроме командования Балтфлотом, назначают командиром сухопутных частей Котлина, и он руководит окончанием работ по возведению крепости и гавани в Кронштадте и Толбухина маяка.

Возглавляя в 1713 году эскадру в Финском заливе, Корнелий Иванович имел под своим командованием самого Петра Великого. Этот поход оказался для вице-адмирала очень неудачным. Сначала он пытался отговорить царя от участия, подозревая, что это из-за какого-то доноса. Но только разозлил. А о Крюйсе частенько отзывались как о нелюдимом и неуживчивом (как с коллегами, так и с подчинёнными) человеке.

«Ныне, как по прямую речить, так у меня здесь дело идет истинно с неправедными людьми, как которые ныне у адмиралтейских дел состоят», - жаловался он Фёдору Апраксину.

Вблизи Ревеля (ныне – Таллин) русская эскадра, заметив неприятельские суда, пустилась в погоню, но корабли «Рига» и «Выборг» сели на мель. Крюйс велел сворачиваться, и шведы благополучно ушли. «Ригу» удалось с мели снять, а вот «Выборг» пришлось уничтожить.

Суд обвинил командуемого в потере корабля, упущении неприятеля и неоправданном прекращении погони.

По свидетельствам, обвиняемый вины не признал, держался очень спесиво и объяснял свалившиеся неудачи нерадивостью других.

Приговор от 22 января 1714 года гласил: *«Вице-адмирала Корнелиуса Крюйса за его преступления и неисполнение своей должности... наказать смертью»*. Но по монаршей милости смертную казнь заменили лишением чинов и ссылкой в Тобольск. Потом Тобольск заменили Казанью.

Ссылка была недолгой – чуть больше года. Пётр позволил вернуться в Петербург, вернул шпагу и пожаловал все прежние чины, назначив *«заведывающим адмиралтейскими и экипажескими делами»*. Да ещё и выдал (компенсацией за страдания!) двадцать тысяч рублей.

Царское радушие объяснялось видимо тем, что с отсутствием Крюйса дела сильно ухудшились, а назначенный преемник явно с ними не справлялся.

Но с этого момента Пётр назначал норвежца на исключительно административные посты, полагая, что энергичный и распорядительный Крюйс не обладает достаточной решительностью в условиях боя.

Летом плавал он в составе Ревельской эскадры Апраксина, а в холодное время года занимался приведением в порядок экипажных дел. Сохранился доклад Крюйса царю с обширным перечнем необходимых преобразований и указанием на необходимость устройства «хамовного двора», где можно было бы *«изготавливать канифас, фламское, любское и остербрунское полотна дешевле заморского 80 процентами»*.

Весной 1716 года вице-адмирал получил должность управляющего московской парусной фабрикой, ижорскими пильными мельницами и угольными заводами. И должность генерал-интенданта по снабжению кораблей Балтийского флота.

И почти сразу получил выговор от Петра за медлительность в экипировке Ревельской эскадры: *«Ежели впредь так поступать будете, то можете живот свой потерять»*. Да ещё и за *«небытность на водяной ассамблее»* оштрафовали на пятьдесят рублей.

Царские упрёки сильно подействовали на уже давно мучимого приступами стенокардии шестидесятилетнего снабженца. Возобновились и бесконечные ссоры с сотрудниками.

Но порученное составление проекта учреждения Адмиралтейств-коллегии Крюйс выполнил вполне добросовестно. В обширном докладе он привёл примеры работы шведской и голландской коллегий.

Президентом нового морского учреждения назначен адмирал Фёдор Апраксин, вице-президентом – вице-адмирал Корнелий Крюйс. Апраксина царь часто отзывал, и обязанности руководителя ложились на плечи заместителя. Подписывал он паспорта купеческим судам, организовывал пергаментное дело в Петербурге, занимался снабжением верфей и кораблей, строительством причалов.

Вскоре Пётр сделал адмиралом и его. В 1724 году получил адмирал предписание вступить на корабль «Фридрихштат», но Крюйс обратился к Апраксину с письмом, в котором указывал на прогрессирующую болезнь. И в коллегии бывал он всё реже, наиболее важные дела приносили для подписи на дом; таким же образом управлял и порученными фабриками и заводами.

28 марта 1727 года Адмиралтейств-коллегия приняла решение, что вице-президент не в состоянии исполнять службу.

Но новая государыня Екатерина I оставила его в той же должности и на прежних условиях. И даже добавила престижа – ввела Корнелия Ивановича в Верховный тайный совет.

Это проявление монаршей благосклонности было последней радостью для старого норвежца: 14 июня – в день своего семидесятилетия – он умер. Похоронен, по завещанию, в Амстердаме.

В родном городе адмирала, Ставангере, установлен памятник
Его именем назван подземный переход под Шуваловским проездом Государственного Эрмитажа – на том месте, где до середины XVIII века находился его дом.

И в Таганроге есть улица имени Корнелия Ивановича Крюйса.

*

ГОРЯЧИЕ ПОРЫВЫ

*Снова медведем ревёт пурга,
Пища – худое подобье рыбы.
Седов бы любого сломил врага:
И холод, и голод. Но вот цинга...
И ноги, распухшие, точно глыбы...*

Эдуард Асадов

«В 9 снялись с лагеря. Дорога скверная. Выпало много снега, и нарты врезаются в него. Собаки еле тащат. Подвигаемся тихо, тормозом является также третья нарта, которая без человека. Минус 35 градусов, при этом ветерок прямо в лоб... Ноги мои поправляются, слава Богу».

Строчки из дневника Георгия Яковлевича Седова.

Будущий полярник родился 5 мая 1877 года в многодетной семье (пять мальчиков и четыре девочки) на хуторе Кривая Коса (ныне – посёлок Седово в самопровозглашённой Донецкой Народной Республике). Жили в крайней нужде – отец практически беспробудно пил. В редкие периоды благоразумия Яков Евтеевич ловил рыбу и пилил лес.

А со временем отец исчез вовсе. И пришлось Наталье Степановне заниматься не детьми, а наниматься на подёнщину. Сыновья тоже помогали – в основном, батрачили за гроши. А младший Егорка (мать и его отдала в батраки) получал лишь еду.

Но через три года странствий вдруг вернулся Яков Евтеевич, и дела семьи немного улучшились. Даже появилась возможность заняться образованием.

И четырнадцатилетний Егор сел за парту церковно-приходской школы. И трёхлетний курс обучения осилил за два года! Все преподаватели отметили особую одарённость парня: он был и неофициальным помощником учителя и старшим в строе военной гимнастики. И по итогам выпускной аттестации получил похвальный лист.

Однако ничего радужного на горизонте не намечалось. Так же приходилось батрачить с утра до ночи. А Георгий, всего лишь пару лет назад освоив грамоту, увлёкся чтением. Большого-то выбора литературы в церковной школе не было. Но и того десятка книг хватило, чтобы родилась мечта.

Стать капитаном дальнего плавания.

Желание для парня, почти вчерашнего ещё крепостного, – как жизнь на Луне. Но на причале Кривой Косы швартовались иногда торговые парусники, и общение с молодыми моряками мечту день ото дня укрепляло.

Седов-старший об этой блажи сына и слышать не хотели. Но необыкновенное упорство уже тогда было отличительной чертой Седова-младшего.

Втайне ото всех стал он готовиться к поездке в Ростов-на-Дону – поступать на морехода. Копил деньги, спрятал свои метрику, табель и похвальный лист. И, наконец, просто сбежал.

Когда, после длительных мытарств достиг абитуриент цели своего первого в жизни путешествия, инспектор отнёсся к нему весьма доброжелательно, но поставил условие: перед учёбой отслужить три месяца на торговом судне. Егор устроился матросом на пароход «Труд» и плывал на нём лето и начало осени по Азовскому и Чёрному морям. В последний месяц капитан даже перевёл его рулевым.

13 ноября 1894 года Георгий Седов поступил в Ростовские «Мореходные классы», после чего осмелился написать родителям. Узнав, что сын жив-здоров, да ещё и поступил в такое престижное учебное заведение, Яков Евтеевич и Наталья Степановна сменили гнев на гордость! И с тех пор поддерживали сына, а он, в свою очередь, высылал им сэкономленные деньги.

Во втором полугодии за отличные успехи первокурсника освободили от оплаты, затем перевели во второй класс без экзаменов и досрочно отпустили на каникулы. Но Егор не отдыхал – снова пришёл на «Труд» рулевым, а в следующую уже навигацию ему доверили стать вторым помощником капитана.

14 марта 1899 года Георгий получает диплом штурмана дальнего плавания и назначение на сухогруз «Султан». Но хотелось большего, мечталось о морской науке и экспедиционной деятельности. Цель достижимая, но для этого требовалось перейти в военный флот.

Хозяин же «Султана» думал лишь о прибыли и о способах получить страховку. Седову пришлось уйти. Работы не было, и на последние рубли молодой штурман отправился в Севастополь – поступать вольноопределяющимся в учебную команду.

Вскоре ему присваивают звание поручика, и (с рекомендательным письмом от адмирала Александра Дриженко к своему брату Фёдору, известному гидрографу) Георгий едет в столицу для работы в Главном картографическом управлении Адмиралтейства. Здесь открылся широкий простор для исследовательской деятельности.

В 1902 году отправляется он в экспедицию по изучению Северного Ледовитого океана. Дисциплина, знания и добросовестность молодого исследователя произвели впечатление на руководителя Александра Варнека: *«Всегда, когда надо было найти кого-нибудь для исполнения трудного и*

ответственного дела, сопряжённого иногда с немалой опасностью, мой выбор падал на него, и он исполнял эти поручения с полной энергией, необходимой осторожностью и знанием дела».

На следующий год, помощником начальника экспедиции, изучает Седов Карское море и, познакомившись там с американским полярником Энтони Фиала, загорается идеей покорения Северного полюса.

Но в скором времени начинается русско-японская война, и столь амбициозные планы приходится отложить. Вместо дальних путешествий жизнь уготовила службу в Сибирской военной флотилии, а по окончании боевых действий – работу помощником лоцмейстера Николаевской-на-Амуре крепости.

За заслуги по улучшению условий судоходства на Амуре Георгий Седов пожалован орденом Святого Станислава.

В начале нового века газета «Уссурийская жизнь» публикует его статьи «Северный океанский путь» и «Значение Северного океанского пути для России». И издал Георгий Яковлевич брошюру «Право женщины на море» – доказывал, что и слабому полу тоже нужно дать право на получение морского образования.

Исследовал он в эти годы устье Колымы и морских подходов к ней, на Новой Земле картографировал Крестовую губу, работал над картами и лоцией Каспийского моря. Собранные во время экспедиций материалы передавал в институты и музеи.

6 апреля 1910 года Русское географическое общество приглашает Георгия Седова в свои ряды.

В этом же году и в личной жизни происходит радостное событие. Бракосочетание с Верочкой – Верой Валерьяновной Май-Маевской, племянницей генерала Владимира Май-Маевского.

Но начало счастливой супружеской жизни, открывшее ему двери в высшее общество, открыло (как считают биографы) и другую дверь.

Поднявшись с самой нижней социальной ступеньки и оказавшись среди столичной аристократии, Георгий Яковлевич был склонен видеть по отношению к себе некоторое пренебрежение.

Так ли это – теперь сказать трудно, но современники отмечали в его характере излишнюю ранимость и гордыню. Говорили, что ради самоутверждения способен был на самые необдуманные действия.

Что, в итоге, и привело к трагедии.

В 1912 году Седов снова возвращается к прежнему замыслу – экспедиции к Северному полюсу. Хотя к этому времени о покорении уже заявили американцы Фредерик Кук и Роберт Пири, и Россия не могла претендовать на лавры первооткрывательницы.

Но такое путешествие – совершённое именно в этот год – честолюбивый моряк считал необходимым. Ведь в 1913 году империя готовилась отмечать трёхсотлетие Дома Романовых, и российский флаг на крайней северной точке земного шара мог явиться прекрасным подарком государю!

А сам путешественник заработал бы непререкаемый авторитет и славу.

9 марта 1912 года Седов обратился к Главному Гидрографическому управлению:

«Горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись ещё во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает, во что бы то ни стало, оставить честь открытия за Норвегией и Северного полюса. Он хочет идти в 1913 году.

А мы пойдём в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг».

Чтобы успеть к предстоящему юбилею, пришлось спешить, так как времени оставалось крайне мало. Прежде всего, для подготовки экспедиции требовались деньги, и немалые. Подав заявку в Гидрографическое управление, Седов получил вежливый, но категорический отказ.

Учёные мужи тактично указывали на всю авантюристность задуманного плана: при отсутствии достаточной техники, академических знаний и специалистов – одного энтузиазма недостаточно.

Нужен основательный опыт движения по дрейфующим льдам.

Но честолюбивый моряк расценил отказ лишь как очередную насмешку. К тому же позволил себе свысока отозваться об экспедиции Фритьофа Нансена. А ведь Нансен (покинув вмёрзший «Фрам» и пройдя более двухсот километров) понял, что течение быстро сносит лёд на юг. Норвежец посчитал силы людей недостаточными и абсолютно обоснованно вернулся обратно.

Но для Георгия Яковлевича это было лишь позорным неверием в человеческие силы. Либо ошибочными расчётами. И ещё заявлял он, что желает лишь открыть Северный полюс, наука его не привлекает.

В прессе смеялись: *«Как и Америку, Северный полюс можно открыть только один раз. Так что непонятно, о чём хлопочет Седов, поскольку Пири уже был на полюсе».*

В ответ Седов опубликовал в газете «Новое время» открытое письмо, в котором просил поддержать свою экспедицию: *«Русский народ должен принести на это национальное дело небольшие деньги, я приношу жизнь... Гарантия – моя жизнь. Она – единственное, чем я могу гарантировать серьёзность моей попытки».*

И пресса его поддержала! И жертвователи нашлись. Даже Николай II отнёсся с пониманием: узнав о планах отважного моряка, государь император прислал иконку и десять тысяч рублей. Двадцать тысяч одолжил Михаил Суворин.

Седову предоставили двухлетний отпуск с сохранением содержания, из капитанов по Адмиралтейству перевели во флот с чином старшего лейтенанта.

Спонсорам вручали памятные знаки – бронзовые жетоны на бело-сине-красной ленте с изображением лыжника на фоне полярных льдов и с надписью *«Жертвователю на экспедицию старшего лейтенанта Седова к Северному полюсу».* Три знака были золотыми – для царя и двоих близких друзей.

Отплытие назначили на август.

На собранные средства Георгий Яковлевич арендовал старую парусно-паровую шхуну «Святой великомученик Фока». Из-за спешки судно плохо отремонтировали – кое-где подтекало.

«Святой Фока» гордился радиостанцией, однако не удалось нанять радиста. Из восьмидесяти пяти ездовых собак лишь тридцать пять были специально закуплены. Остальные – дворняжки, которых отловили прямо на архангельских улицах и которые совсем не умели бегать в упряжке. И Седов, несмотря на протесты (для длительного плавания – не годится!) приобрёл много солонины.

19 августа выяснилось, что грузоподъёмность «Фоки» не позволяет взять все необходимые припасы. В результате на берегу оставили бесполезную радиостанцию, часть продовольствия (и собачьего – тоже), питьевой воды и снаряжения (в том числе тёплую одежду и примусы). А угля на шхуне вместились – лишь на четыре недели хода.

Видя такую нерадивость, помощник капитана, штурман, механик, помощник механика и боцман решили себя к команде святых великомучеников не причислять. Седову пришлось срочно набирать новую команду.

Корабельный врач (уже в ходе экспедиции) так обрисовал в своём дневнике ситуацию: *«Искали всё время фонарей, ламп – но ничего этого не нашли. Не нашли также ни одного чайника, ни одной походной кастрюли. Седов говорит, что всё это было заказано, но, по всей вероятности, не выслано... Солонина оказывается гнилой, её нельзя совершенно есть. Когда её варишь, то в каютах стоит такой трупный запах, что мы должны все убежать. Треска оказалась тоже гнилой».*

27 августа 1912 года на архангельской пристани экспедицию торжественно проводили в плавание. Не иначе как «безрассудными смельчаками» команду и не именовали.

В море руководитель переименовал «Святого великомученика Фоку» в «Михаила Суворина» – в честь самого своего порядочного инвестора. Экипаж был неприятно удивлён: подобное всегда считалось дурной приметой, и во время остановки на Новой Земле ещё пятеро моряков списались с судна.

По пути шхуна попала в шторм и потеряла две шлюпки и ещё часть груза. Подчинённые уговаривали руководителя вернуться, но он был полон решимости плыть дальше. Да он, собственно, и не мог иначе: ведь в России ждало банкротство. Средства взяты в долг под будущий гонорар за предоставленные материалы исследований.

Всего длилась эта попытка покорения Северного полюса два года. Дважды безрассудные смельчаки зимовали среди бескрайних снегов, погружённых во мрак полярной ночи. Голодали, проваливались под лёд. Но даже в таких условиях они не теряли времени даром и составляли карты и описания всех участков побережья, где им довелось побывать.

Во время второй зимовки Седов отправил в Архангельск группу моряков с результатами исследований и просьбой прислать судно с запасом продовольствия и топлива.

Из журнала «Искры» от 20 октября 1913 года:

«Отправившуюся в прошлом году к северному полюсу экспедицию лейтенанта Седова считали погибшей и уже готовились снарядить новую экспедицию для её розысков, как вдруг из её состава недавно вернулись больными пять человек вместе с пом. капитана Захаровым, который привёз от Седова его доклад Географическому обществу с фотографическими снимками. Захаров заявил, что все участники экспедиции живы и здоровы.

Он оставил экспедицию Седова 9 июня у Панкратьевых островов. Известный исследователь полярных стран Нансен выразил на днях своё мнение, что русское общество обязано позаботиться о судьбе экспедиции и с открытием навигации послать Седову вспомогательное судно с запасом провизии».

Но русское общество не позаботилось.

Несмотря на болезнь, несмотря на то, что ещё первой зимой большинство ездовых собак погибло, Седов продолжал подготовку к полюсному походу. Пожалуй, никто, кроме самого Георгия Яковлевича, не верил, что есть какие-то шансы на успех.

Решающий штурм начался в середине февраля из бухты Тихой. Сам руководитель экспедиции и два матроса на собачьей упряжке направились на север. Все они давно страдали цингой, а через несколько дней состояние Георгия Яковлевича резко ухудшилось – отказали ноги.

И дальше он едет, привязанным к нартам, иногда теряя сознание. И всё это время продолжает вести дневник, в котором описывает переход, свои болезни и злключения с некоторой досадой и шутливым грубоватым ворчанием, но без малейшего сомнения в успехе экспедиции!

Вскоре матросы поняли, что обморожены, у обоих пошла кровь носом. Ещё приходилось отбиваться от голодного белого медведя. 2 марта показались на горизонте холмы острова Рудольфа – самого ближнего к полюсу, но путь Седова на этом закончился.

Он умер 5 марта 1914 года.

Из предстоявших им двух тысяч километров санного пути к этому моменту было пройдено лишь двести.

По официальной версии, его спутники похоронили тело на острове Рудольфа – обернули в два парусиновых мешка, сделали крест из лыж. И положили в могилу флаг, который отважный полярник намеревался установить на Северном полюсе.

Один из псов, Фрам, остался у могилы. Матросы не смогли его поймать и оставили небольшой запас еды, в надежде, что догонит.

Но Фрам не вернулся. Памяти экспедиции Георгия Седова и его верного Фрама Эдуард Асадов написал стихотворение «Ледяная баллада».

Говорят и о другой версии происшедшего.

Чтобы матросам добраться живыми до берега, им нужны были работоспособные собаки, которые к тому времени уже не поднимались от голода. Находясь на грани смерти, матросы расчленили труп своего командира, и его останками кормили своих ездовых. Сколь бы кошунственным это ни казалось, так им удалось выжить.

На обратном пути злосчастный «Фока-Суворин» испытывал жестокую нехватку топлива. Экипажу пришлось порубить на дрова мебель, палубные надстройки и даже переборки судна. И часть пути всё равно шли под парусами.

2 августа моряки заметили посреди арктической пустыни двух человек. Спасёнными оказались единственные оставшиеся в живых из экспедиции Брусилова. Их судно «Святая Анна» вмёрзло в лёд.

15 августа 1914 года, в почти полностью разрушенном состоянии, шхуна добралась до рыбацкого посёлка Рында. До Архангельска полярники доплыли на рейсовом пассажирском пароходе «Император Николай II» – их просто пожалели, поскольку ни у кого, конечно, денег не было.

В Архангельске сдали результаты экспедиции. Но началась Первая мировая война, шла повальная мобилизация, и Гидрографическое управление практически прекратило работу.

Собранные Седовым материалы несколько лет пролежали в архиве, о них вспомнили лишь в 20-е. А ведь полярники даже сняли о своём маршруте документальный фильм – первый в мире фильм об Арктике!

Но перед самой войной экспедицию всё же искали. Причём, тоже – впервые в мировой истории – использовалась полярная авиация. Авиатор Ян Нагурский на гидросамолёте исследовал льды и побережье Новой Земли, но обнаружил только одинокий каирн.

В 1938 году советские североморцы нашли на острове Рудольфа российский флаг с надписью «экспедиция старшего лейтенанта Седова». Саму могилу – нет.

Имя Георгия Яковлевича Седова увековечено на мировой географической карте. Есть архипелаг, мыс и пик, два залива, две бухты и посёлок, где появился на свет отважный полярник.

Называли и называют в его честь корабли и самолёты. Улицы, школы, музеи.

На киностудии имени Горького снят художественный фильм. Установлены памятники в Москве, в Седово и в Ростове-на-Дону.

И его имя носит Ростовский-на-Дону ордена «Знак Почёта» Институт водного транспорта – те самые бывшие «Мореходные классы», с которых и начинал Егор Седов свой путь к бессмертию.

И, в заключение, ещё один фрагмент из дневника отважного полярника.

Возможно, он, действительно, слишком поддался собственным амбициям, слишком торопился и слишком доверился нерадивым поставщикам. Возможно.

Но ведь и брусиловская, и русановская северные экспедиции были подготовлены и оснащены гораздо лучше седовской! Но точно так же неизвестны места последних пристанищ и Георгия Брусилова, и Владимира Русанова.

«4 февраля (старый стиль – ред.). В 9 снялись. В полдень чудная красная желанная заря. Дорога несколько лучше, снег утрамбовало. Собаки идут хорошо, хотя третий день ничего не едят, сало медвежье есть отказались, сегодня дали галет, съели!..

5 февраля... В общем, сегодня дорога выпала отвратительная, много рыхлого снега и ропаков. К вечеру... было адски холодно, а я умудрился и сегодня шагать в рубашке, ибо в полушубке тяжело. Продрог снова, в особенности замёрзла холка, спина, плечи».

5 марта 1814 года.

Сегодня увидели выше гор впервые милое родное солнце. Ах, как оно красиво и хорошо! Словно бы весь мир перевернулся. Привет тебе, чудеснейшее чудо природы! Посвети близким. Мы ютимся в палатке, больные, удручённые под 82 северной широты».

Этой записью оканчивается дневник полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова.

*

РЕКВИЕМ КАРАВАНУ И МОТОБОТАМ

*Каждый мнит себя стратегом,
Видя бой со стороны!*

Шота Руставели

Летом 42-го в Ростове-на-Дону оккупанты повесили старого боцмана Александра Лунина. Это была показательная казнь.

А его сына Николая – вслед за Ильёй Эренбургом и Юрием Левитаном – объявили личным врагом фюрера.

Крестьянский сын Саша Лунин ушёл из дома ещё пацаном, добрался до Мариуполя, устроился сначала на суда, занимавшиеся очисткой портовых каналов, со временем перешёл в торговое пароходство.

В Мариуполе же, 21 августа 1907 года, появился на свет первенец Коля. А потом ещё один сын и дочка.

Дом Луниных находился недалеко от мариупольских причалов, а за партой сидели Лунины-младшие в школе, которую так и называли – «водников», так как обучались в ней, в основном, дети портовиков и моряков.

И нет потому ничего удивительного, что оба сына связали свою жизнь с морем. С двенадцати лет, рядом с отцом, подрабатывали парни камбузниками, юнгами и матросами.

И после семилетки уезжает старший сын в Ростов-на-Дону – учиться в морском техникуме.

По окончании училища – пора воинской обязанности, и Николай проходит срочную службу шифровальщиком в штабе Северо-Кавказского военного округа.

В 31-м – долгожданная демобилизация. Но, видимо, успехи молодого морского шифровальщика были столь высоки, что его назначают деканом Одесского института инженеров водного транспорта. Но Николая Александровича кабинетная работа не радует. И он отправляется в полевые условия – на учебную баркентину «Вега». И очень скоро становится её капитаном. Поплавав два года на «учебке», Лунин получает в командование танкер «Азнефть».

Но возить нефть довелось недолго – получено направление на Высшие курсы (по подготовке командиров для подводного плавания) имени Сергея Кирова.

О Луине-курсанте сохранилось яркое свидетельство комбрига подводников Николая Виноградова: *«Меня, в ту пору слушателя Военно-морской академии, включили в комиссию, принимающую экзамен у слушателей специального подводного класса Учебного отряда подплава имени Кирова. Среди них оказался и Лунин – бывший штурман торгового флота, переучившийся на командира-подводника».*

Он привлёк внимание тем, что форма на нём сидела несколько мешковато, не была пригнана по росту. Я решил испытать новичка и задал ему вопрос на сообразительность по устройству командирского перископа. У Лунина ни один мускул на лице не дрогнул. Он мгновенно выдал столь ясный и подробный ответ, что и опытный подводник вряд ли смог сделать это лучше».

В 1937 году обучение окончено, и талантливого выпускника назначают помощником командира подводной лодки «Щ-314» Краснознамённого Балтийского флота. А через год получает молодой специалист лодку уже в своё командование – «Щ-404».

Но эйфория была короткой: в октябре 38-го Николай Лунин попадает на нары, как отзывался сам – «за глупую «антисоветскую шутку». Повезло: довольно скоро реабилитируют и, с присвоением воинского звания капитан-лейтенант, восстанавливают в рядах ВМФ.

Наверное, родился Николай Лунин в рубашке – ему, вообще, часто везло.

Через два года принимает он новую подводную лодку, «Щ-421», с молодым экипажем (многие из краснофлотцев служили по первому году). Эта лодка участвовала в Зимней войне, ведя патрулирование в Баренцевом море, а по итогам компании экипаж получил благодарность вице-адмирала Валентина Дрозда.

К началу войны имел Николай Александрович отличную репутацию командира-подводника – случай, тем более заслуживающий внимания, что военный стаж-то был ещё совсем невелик!

Комдиву Ивану Колышкину довелось Лунина аттестовывать:

«Имеет большой практический опыт в управлении кораблём, которым владеет отлично. Морские качества отличные. Плавает без аварий по вине личного состава. Волевой и требовательный командир.

Личный состав его корабля подготовлен им хорошо, в трудную минуту в боевых походах потерянности не проявляет. Смелый и решительный командир. Находясь в боевых походах, активно производит поиск врага и днём, и ночью... Умело уходит от преследования...

Много читает книг по вопросам оперативно-тактического искусства и военно-морской истории. Море любит. Северный театр знает хорошо. Дисциплинированный и авторитетный командир. Вынослив, может сутками простаивать на мостике или у перископа. Здоров. Торпедные атаки производил по кораблям противника как днём, так и ночью. Военную тайну хранить умеет.

Достоин продвижения на большую подлодку и присвоения внеочередного звания «Капитан 2-го ранга».

Недостаточно тактичен с подчинёнными. Недостаточно опрятен внешний вид, на что обращалось внимание неоднократно».

Колышкин, как и Виноградов, тоже не преминул отметить неряшливость.

Лодку Лунина считали лучшей в бригаде. Поэтому и направили в числе первых для ведения боевых действий у берегов Норвегии. Но – действия сложились крайне неудачно.

О результатах первого похода «Щ-421» Виноградов писал так: *«Лунин, непроницаемый Лунин, не сумел на этот раз сохранить свою обычную невозмутимость: «Не лучшим образом мы, товарищи, сработали в море. Упустили конвой. Но упустили мы его не по трусости, не потому, что нам не хватило смелости лицом к лицу встретиться с врагом. Произошло это из-за нехватки опыта. Теперь опыт у нас есть. И я обещаю командованию, что больше ни одна фашистская гадина, попавшая в окуляр перископа, не уйдёт от наших торпед».*

И лунинцы старались! Свою «щуку» капитан вывел на морские коммуникации противника в первый же день Великой Отечественной. И через полгода уже рапортовал об уничтожении семи кораблей противника.

Однако подтверждённой документально является лишь одна атака: 5 февраля 1942 года «Щ-421» потопила немецкий пароход «Консул Шульте».

Николай Виноградов об этом событии отзывался особенно восторженно:

«Особенно впечатляющей была атака, совершённая 5 февраля...»

Трудно говорить о красоте в нашем суровом и беспощадном деле. Но это была именно красивая атака. Она показала, что лунинское мастерство уже, так сказать, переросло рамки «щуки». Вполне логичным было решение дать ему проявить себя на лодке, обладающей большими боевыми возможностями».

4 марта 1942 года Николай Александрович становится командиром одного из самых мощных типов советских подводных судов – океанской крейсерской лодки «К-21». Эта «К-21» отметилась уже в боевых действиях и имела опытный экипаж и отличное вооружение.

Новый командир провёл ряд минных установок у берегов противника. Лодка принимала участие в спасательной операции боевой своей подруги – «Щ-402», нашла и проводила на базу.

Капитану 3-го ранга Лунину присвоено звание Героя Советского Союза, а его «К-21» награждена орденом Красного Знамени. А английский король Георг VI наградил мариупольца орденом Британской империи. И стал мариуполец «сэром». И предметом для шуток сослуживцам.

В конце 43-го Лунин – командир дивизиона подводных лодок Северного флота. А вскоре снова сажают его за парту – теперь это уже Военно-морская академия имени Клим Ворошилова, становится капитан контр-адмиралом и кандидатом военных наук.

После войны служил Николай Александрович начальником штаба учебного дивизиона подлодок. Потом проходил службу в госприёмке различных военных кораблей. Занимал должность зам-начальника 1-го НИИ ВМФ.

Весной 1962 года по состоянию здоровья ушёл в отставку, но по-прежнему ходил на судах в Арктику и Антарктику капитаном дальнего плавания.

Хотел вернуться в Мариуполь, но, как рассказывали, начальник Азовского морского пароходства, увидев погоню и Золотую Звезду, отрезал: *«Мне адмиралы в пароходстве не нужны!»* Возможно, побоялся конкуренции.

Земной путь Николая Александровича Лунина окончился 17 ноября 1970 года.

В его честь названы улицы во многих городах бывшего СССР. Бороздит морские просторы учебное судно «Адмирал Лунин». Установлены памятники и мемориальные плиты.

У нас в Ростове – доска на здании Института водного транспорта имени Георгия Седова. И его имя носит ростовская школа № 66.

В советское время о заслугах Героя Советского Союза Николая Лунина рассказывали на классных часах, на ленинских уроках и на уроках мужества.

В ходе войны ему было засчитано уничтожение семнадцати судов противника.

В послевоенное время подтверждены четыре победы и повреждение трёх мотоботов.

О целесообразности повреждения этих трёх мотоботов и вот ещё об одной победе (такой, полу-подтверждённой) – до- и послевоенные сведения очень разнятся.

Оценивать те страшные годы через семь десятков лет – занятие бессмысленное. Не нам судить, что и почему заставляло солдата поступить так, а не иначе. Мы там не были.

Но именно эти факты из лунинского послужного списка наиболее обсуждаемы.

Поэтому, просто – изложим.

12 апреля 1943 года лунинская подлодка возле острова Сенья обнаружила мачты. Когда поднялись на поверхность, стало ясно: флотилия норвежских рыболовных мотоботов. Невооружённая флотилия.

Норвежцы считали, что советские моряки хотят попросить свежей рыбы. Подняли флаг, обозначили свою национальную принадлежность.

Но Лунин приказал атаковать.

Один мотобот потоплен, три – серьёзно повреждены (Лунин в отчёте заявлял об уничтожении всех четырёх). Девять рыбаков убиты, пятеро ранены. Экипаж одного из мотоботов, семь человек, заставили перейти в подлодку и привезли в Мурманск. После войны четверо из этих пленённых вернулись в Норвегию, трое погибли в советских лагерях.

В ходе боя и Лунин потерял своего моряка. Подносившего снаряды к орудию Алексея Лабутина смыло волной. Но командир не принял всех необходимых мер для его спасения, посчитав утонувшим.

Краснофлотца подобрал уцелевший мотобот и доставил в норвежский посёлок Грюллефьорд, Лабутина забрали немецкие оккупационные власти и отправили в концлагерь. Спустя год ему удалось бежать, пробрался в Швецию и оттуда – в СССР.

Закончил войну Алексей Николаевич в госпитале под Кёнигсбергом. В 48-м демобилизовался, поселился в Костромской области. Работал в совхозе. Писал Лунину, но ответа не получил.

Это сражение вошло в историю как пример абсолютно неоправданной жестокости и абсолютно неоправданного расходования боеприпасов. Эпизод получил широкую огласку.

В годы войны и после неё пострадавшие рыбаки и семьи погибших ожидали от советского командования извинения и объяснения поступка командира «К-21». Не дождалось. Норвежское правительство тоже не отреагировало, памятуя о советских солдатах, павших при освобождении Северной Норвегии.

Командование Лунина осудило его действия, но оставило без мер взыскания. Аргументы советской стороны – норвежские мотоботы добывали рыбу для немцев и несли фашистские флаги. Но эти аргументы спорны.

В 1992 году в Грюллефьорде установлена памятная стела с именами жертв той трагедии.

А годом ранее «К-21» принесла Советскому Союзу – если и не блестящую победу, то, во всяком случае, – огромное облегчение.

27 июня 1942 года радист «К-21» принял из штаба Северного флота очередную шифровку. Лодке предписывалось сменить боевую позицию для прикрытия группы судов союзного конвоя «PQ-17».

Накануне, загрузив трюмы ленд-лизскими грузами, из Исландии в направлении Архангельска вышли тридцать шесть транспортов (в том числе советские танкеры «Азербайджан» и «Донбасс») и три спасательных судна. Командование обеспечивала Британия. Вскоре два судна вернулись обратно.

С 1 по 4 июля немецкая авиация наносила удары по конвою. В результате четыре транспорта, в том числе «Азербайджан», из строя вышли.

А вечером 4 июля Лондон получил сведения о выходе немецкой эскадры во главе с тяжёлыми крейсерами «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер», семью эсминцами и двумя миноносцами. И – с сеющим вокруг ужас «Гирпицем».

Англичане эскорт тут же отозвали.

А караван остался без охраны.

Каждый из транспортов добирался до пункта назначения самостоятельно. Вот тут-то на них и набросились немецкие подлодки и авиация. Из тридцати шести кораблей до Архангельска добрались только одиннадцать.

На дне оказались три тысячи триста пятьдесят автомашин, четыреста тридцать танков, двести десять самолётов и почти сто тысяч тонн воинских грузов. И сто пятьдесят три человека.

Понятно, что расчётливый премьер Черчилль не захотел губить свои суда и моряков, он и второй фронт-то открыл чуть ли не под занавес Второй мировой!

Но советскому командованию рассчитывать было некогда. И больше не на кого.

Рано утром 5 июля лунинскую лодку догнало ещё одно сообщение – о вражеской эскадре. Приказ был категоричен: *«Найти, атаковать и уничтожить!»*

Лодка засекла эскадру. Лунин решил, поднырнув под миноносцы, проникнуть в центр и атаковать «Тирпиц». Это маневрирование завершилось торпедным залпом из четырёх орудий. Атака осложнялась высокой скоростью и маневрированием немцев, а также хорошей видимостью и малым волнением моря (что заставляло, во избежание обнаружения, очень ограниченно пользоваться перископом).

Непосредственно результатов атаки экипаж не наблюдал, на лодке лишь было зафиксировано два взрыва и ряд глухих раскатов.

Но вражеская эскадра свои действия свернула.

Капитан передал радиодонесение об атаке, а в отчёте записал: *«Несомненность попадания двух торпед при атаке линкора «Тирпиц» достоверна, что должно установить разведкой. Но в то же время допускаю возможность, что головной миноносец, повернувшись в момент выстрела на контркурс с линкором, перехватил торпеды на себя. В пользу этого предположения свидетельствуют последующие большие взрывы».*

По возвращении на базу легендарного капитана сразу же посадили в самолёт. Он приготовился к худшему, но привезли в Кремль! И он самолично докладывал Сталину о результатах атаки.

Арсений Головкин отмечал: *«Внимание Лунина сосредоточилось на «Тирпице», что было, безусловно, правильным. Из всех, находящихся вокруг «К-21» вражеских кораблей, «Тирпиц» представлял самую важную цель – огромная плавучая крепость длиной около четверти километра, новейший линкор германского флота, спущенный на воду всего 3 года назад.*

Его данные: водоизмещение 53 тыс. тонн; мощность машин – 138 тыс. лошадиных сил; скорость хода – 30 узлов, дальность плавания – 8100 миль. Вооружение: восемь 380-мм орудий, двенадцать 150-мм, шестнадцать 105-мм, шестнадцать 37-мм. Плюс шесть торпедных аппаратов и четыре самолёта.

Нанести решающий удар по такому исполину, вывести его из строя – только об этом и должен думать при встрече с ним настоящий командир-подводник».

Два эсминца переправили в германские доки для серьёзного ремонта. И в течение трёх месяцев приводили в порядок «Тирпиц». Командование ВМФ Германии долго скрывало факт торпедирования и ремонт даже от Гитлера, для которого линкор – после гибели «Бисмарка» – являлся любимой мозолью.

В штабе Северного флота были уверены, что немецкая эскадра возвратилась именно в результате повреждения этого исполина.

Руководитель подводников Вячеслав Карпунин писал по горячим следам: *«Факт повреждения линкора «Тирпиц» является большим успехом. Вывод такого корабля из строя, хотя бы и не на долгий срок, является серьёзным ударом по германскому флоту».*

Но в послевоенные годы лунинская атака стала предметом горячего обсуждения и споров военных историков и экспертов – попали ли торпеды «К-21» в цель, и что, именно, послужило причиной сворачивания операции эскадры.

Немецкие и другие зарубежные источники не подтверждают результативность атаки. Запись о попаданиях отсутствует в сохранившихся вахтенных журналах эскадры – в них, вообще, не отражён факт атаки. Немцы её не обнаружили, почему и не стали преследовать подлодку.

Эскадра несколько часов продолжала идти высоким ходом, после возвращения на базу ремонт не производился. Отсутствуют какие-либо намёки об атаке и в воспоминаниях экипажа.

Но, в принципе, и записи можно сфальсифицировать, и воспоминания подчистить – спецслужбы и не такое проворачивали.

Историки считают, что Лунин мог допустить ошибки в определении параметров движения эскадры и стрелял с запредельной дистанции под большим курсовым углом. И взрывы, услышанные на подлодке, объясняются взрывом торпед при ударе о грунт. Либо взрывами глубинных бомб, сброшенных одним из кораблей эскорта.

Но всё же вражеская эскадра прервала свой поход и срочным порядком вернулась на базу!

Даже если – как утверждают на Западе – всего лишь в результате перехваченной шифровки Лунина в штаб Северного флота.

Командование гитлеровского кригсмарине пришло к выводу, что по курсу эскадры расположились готовые встретить её советские подлодки. Да и «PQ-17» уже рассеян и, как конвой, больше не существует.

Немцы предпочли не рисковать и возвратились в норвежские шхеры.

Но, в любом случае, атаку «К-21» следует считать невероятно успешной, так как главная цель похода была достигнута – атака эскадры сорвана, и Лунин, как командир подводного крейсера, поставленную командованием задачу выполнил.

Так одним торпедным ударом спас он остатки почти разгромленного каравана, который англичане просто бросили на произвол судьбы.

Атака «К-21» была широко оглашена в советской и союзной прессе. К сожалению это сыграло роковую роль в судьбе отца Лунина – гестаповцы устроили публичную казнь на главной площади Ростова-на-Дону.

Сам Николай Александрович считал это мстью за «Тирпиц».

Но если он промахнулся, зачем же Германии нужно было публично казнить старого боцмана Александра Лунина?

В (с таким трудом захваченной!) Южной столице у оккупантов и так дел хватало.

*

СЛОВАРЬ:

Апраксин Фёдор Матвеевич – граф, генерал-адмирал, один из создателей российского флота.

Беринг Иван Иванович (Витус Ионассен) – капитан-командор, мореплаватель.

Бредаль Пётр Петрович (Питер) – вице-адмирал, главный командир Ревельского и Архангельского портов.

Брусилев Георгий Львович – лейтенант, участник неудачной северной экспедиции.

Варнек Александр Иванович – генерал-лейтенант, учёный, исследователь Арктики.

Великое посольство – дипломатическая миссия Петра I в Западную Европу.

Виноградов Николай Игнатьевич – адмирал, командир бригады подводных лодок Северного флота.

Галера – боевой вёсельный корабль.

Головки Арсений Григорьевич – адмирал, командующий Северным флотом во время войны.

Дриженко Александр Кириллович – контр-адмирал, инспектор мореходных курсов.

Дриженко Фёдор Кириллович – генерал Корпуса гидрографов, учёный.

Дрозд Валентин Петрович – вице-адмирал, командующий Северным флотом.

Езеро Меотское (Меотийское озеро) – древнее название Азовского моря.

Зимняя война – Советско-финская война 1939-40 годов.

Каирн (тур, гурий) – искусственное сооружение в виде груды камней.

Камбузник – помощник на камбузе (корабельной кухне).

Канифас – устаревшее название парусины.

Каперы (корсары, приватиры) – моряки, имеющие официальное разрешение на захват торговых кораблей враждебного государства.

Карпунин Вячеслав Петрович – вице-адмирал, начальник отдела подводного плавания.

Кирха – лютеранская церковь.

Кольшкин Иван Александрович – капитан 2 ранга, командир дивизиона подводных лодок.

Комбриг – командир бригады.

Комдив – командир дивизиона.

Крейсер – класс боевых надводных кораблей, способных выполнять задачи независимо от основного флота.

Кригсмарине – официальное название германских военно-морских сил в эпоху Третьего рейха.

Кумпанство – добровольное товарищество землевладельцев для отбывания повинности постройки и снаряжения кораблей в России конца XVII века.

Левитан Юрий Борисович – диктор Госкомитета СССР по телевидению и радиовещанию, обладатель редкого по тембру и выразительности голоса.

Ленд-лиз – государственная программа, по которой США поставляли своим союзникам во Второй мировой войне боеприпасы, продовольствие, технику, медикаменты и стратегическое сырьё.

Линкор (линейный корабль) – тяжёлое бронированное артиллерийское судно.

Лоцмейстер – ответственный за постановку знаков навигационной обстановки на пути судов.

Люфтваффе – название германских военно-воздушных сил.

Май-Маевский Владимир Зенонович – генерал-лейтенант Генерального штаба и Белого движения.

Мотобот – малое рыболовное судно.

Нагурский Ян Иосифович – российский гидроавиатор, первый в мире полярный лётчик.

Нансен Фритъоф Ведель-Ярлсберг – норвежский полярник, учёный, основатель физической океанографии.

Недоросль – несовершеннолетний дворянин.

Остерман Генрих Иванович (Иоганн Фридрих) – граф, вице-канцлер и первый кабинет-министр.

Ост-Индия (Восточная Индия) – старое название Индии и некоторых стран Азии.

Понт Эуксинский (Понт Эвксинский) – древнее название Чёрного моря.

Рекогносцировка – осмотр командованием позиций противника в районе предстоящих боевых действий.

Русанов Владимир Александрович – исследователь Арктики, участник неудачной северной экспедиции.

Суворин Михаил Алексеевич – писатель, журналист и общественный деятель.

Унтер-экипажмейстер – заведующий экипажским магазином в военном порту.

Фиала Энтони – руководитель неудачной американской полярной экспедиции.

Флагман – корабль, на котором находится командный пункт.

Фламское, любское и остербрунское полотна – ткани для пошива обмундирования по названию мест – Фландрии, Либавы (ныне – Лиепая) и Бранденбурга.

Хамовный двор (от «хаман» – белое бумажное полотно) – московские текстильные фабрики XVII - начала XVIII веков.

Черчилль (Спенсер) Уинстон Леонард – британский премьер-министр.

Шхей Гилль – знаменитый голландский вице-адмирал.

Шхеры – архипелаг, состоящий из мелких скалистых островов, разделённых узкими проливами.

Экипировка – комплект предметов обмундирования.

Эренбург Илья Григорьевич – советский писатель и общественный деятель, автор известного лозунга «Убей фашиста!».

Эскорт – специально выделенные силы для охраны (эскортирования) боевых кораблей.

*

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА:

Альтер М. Шаги к мечте: Очерк о нашем земляке-первопроходце Арктики Г. Я. Седове. – Донецк: Шилтон, 2007.

Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. – М.: Воениздат, 1988.

Визе В. Русские мореплаватели. – М.: Изд-во Министерства обороны СССР, 1953.

Виноградов Н. Подводный фронт. – М.: Воениздат, 1989.

Галалу Д. Наш земляк, портовик Николай Лунин. // Мариупольский портовик. – 2008. – 30 августа. – С. 4.

Георгий Седов. – Ростов н/Д: Кн. изд-во, 1977.

Герасименко Д. и др. Славен героями Северный флот. – Мурманск: Кн. изд-во, 1982.

Герои Советского Союза. Т. – М.: Советская энциклопедия, 1987.

Головкин А. Вместе с флотом. – Л.: Воениздат, 1973.

Ден, Дж. История Российского флота в царствование Петра Великого. – СПб.: Историческая иллюстрация, 1999.

Дрожжин Г. Лучшие подводные асы Второй мировой. – М.: Эксмо – Яуза, 2010.

Каневский З. Загадки и трагедии Арктики. – М.: Знание, 1991.

Лурье В. Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР. – М.: Кучково поле, 2007.

Лурье В. Морской биографический словарь: Деятели Российского флота XVIII века. – СПб.: Выбор, 2005.

Морозов М., Кулагин К. «Катюши» в бою. // Морская коллекция. – 2008. – № 2. – С.10.

Нагорный С. Седов. – М.: Молодая гвардия, 1959.

Пинегин Н. Георгий Седов. – М.-Л.: Знание, 1953.

Раздолгин А., Скориков Ю. Кронштадтская крепость. – Л.: Стройиздат, 1988.

Сенкевич Ю., Шумилов А. Их позвал горизонт. – М.: Мысль, 1987.

Сергеев И. Северная Одиссея, или Последняя экспедиция лейтенанта Седова // Моделист-Конструктор. – 1986. – № 9. – С. 8.

Сергеев К. Германские подводные лодки в Арктике. 1941-1942. – М.: Русский издательский дом, 2003.

Сергеев К. Лунин атакует «Тирпиц». // Подводное кораблестроение. Прошлое, настоящее, будущее. – 1999. – № 13. – С. 232.

Словарь биографический морской. – СПб.: Энциклопедия, 2000.

Титлестад Т. Царский адмирал Корнелиус Крюйс на службе у Петра Великого. – СПб.: Белый город, 2003.

Шереметьев Б. Шпага адмирала Крюйса. // Морской сборник. – 1989. – № 6. – С. 84.

Биографии знаменитостей [Электронный ресурс]: [сайт]: Седов Георгий Яковлевич. – Режим доступа: <http://biografiivsem.ru/sedov-georgiy-yakovlevich>. – Загл. с экрана.

Гавань корсаров [Электронный ресурс]: [сайт]: Корнелиус Крюйс. – Режим доступа: <http://corsairs-harbour.ru/forums/showpost.php?p=210303&postcount=215>. – Загл. с экрана.

Лунин Николай Александрович [Электронный ресурс]: [сайт]. – 2006-2014. – Режим доступа: <http://funeral-spb.ru/necropols/bogoslovskoe/lunin/>. – Загл. с экрана.

Георгий Седов [Электронный ресурс]: [сайт]. – 2008-2017. – Режим доступа: http://korabley.net/news/georgij_sedov/2011-08-11-896. – Загл. с экрана.

История русской Арктики [Электронный ресурс]: [сайт]: Георгий Седов. Из истории русской Арктики. – Режим доступа: <http://my-sedovo.narod.ru/SEDOV1.html>. – Загл. с экрана.

Атлас реки Дон Крюйса 1704 года [Электронный ресурс]: [сайт]. – 2012-2015. – Режим доступа: <http://maps.southklad.ru/forum/viewtopic.php?f=114&t=1398#ixzz4TxoOoF1N>. – Загл. с экрана.

Георгий Яковлевич Седов [Электронный ресурс]: [сайт]. – Режим доступа: <http://people-archive.ru/character/georgiy-yakovlevich-sedov>. – Загл. с экрана.

Википедия – свободная энциклопедия [Электронный ресурс]: [сайт]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki>. – Загл. с экрана.

Архангельск в лицах [Электронный ресурс]: [сайт]: людям о людях. – Режим доступа: <https://shagi29.ru/sedov-expedition>. – Загл. с экрана.

Георгий Седов [Электронный ресурс]: [сайт]: NEKROPOLE. – 2016. – Режим доступа: <https://nekropole.info/ru/Georgij-Sedov-5.5.1877>. – Загл. с экрана.

Би-порт [Электронный ресурс]: [сайт]: Лунин против норвежских мотоботов. –2005-2017. – Режим до-ступа: <http://www.b-port.com/smi/2/492/9223.html>. – Загл. с экрана.

Великая Отечественная война [Электронный ресурс]: [сайт]: Контр-адмирал Лунин Н.А. – 2008-2015. – Режим доступа: <http://www.otvoyna.ru/lunin.htm>. – Загл. с экрана.

*